1987

MODELLEISENBAHN KALENDER

Anlage der AG 6/30 Zeitz

Das Titelbild zeigt ein Teilstück von der rechtwinkligen TT-Anlage der AG 6/30 Zeitz. Diese besitzt eine Abmessung von 9m × 4m × 1,50m und ist mit vielen technischen Details ausgestattet. So gibt es einen Güterbahnhof mit Güterschuppen, eine Verladerampe, Abstellgleise und einen modernen Container-Umschlagplatz, eine Drehscheibe, Schiebebühne und Bekohlungsanlage mit Förderband, einen Ablaufberg und einen großen Bahnhof mit Überdachung. Auf der Anlage verkehren viele Wagenumbauten und Eigenbaulokomotiven. Ein Geländeteil ermöglicht den Einsatz langer Züge. Erbaut wurde die Anlage von Schülern der Dimitroff-Oberschule in Zeitz unter der Leitung des Modellbahnfreundes Fiegas, der in etwa 350 Stunden auch den Containerkran fertigte. Dieser ist voll funktionstüchtig und wird von einem Schaltpult aus über Schleifleitung gesteuert. Er kann vier Arbeitsgänge zu gleicher Zeit ausführen und hat dazu noch unabhängige Beleuchtung.
Die AG 6/30 Zeitz des DMV besteht schon viele Jahre, sie war stets aktiv und ihre 22 Mitglieder betreuen zusätzlich noch zwei Jugendgruppen, so im Pionierhaus „Bruno Kühn" der Stadt Zeitz und in Meineweh. Innerhalb der Arbeitsgemeinschaft wird an der weiteren Vervollständigung der H0-Gemeinschaftsanlage gearbeitet, die schon in Zeitz und in Halle bei Ausstellungen zu sehen war. Die AG 6/30 brachte auch eine Broschüre über die Zeitzer Drahtseilbahn heraus; die Unterlagen hierfür wurden von Jugendlichen des Hauses der Jungen Pioniere zusammengetragen.

Hans Hilbig

Titelbild: Containerportalkran

Bekannte Fernreisezüge

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts, genauer gesagt am 4. Oktober 1883, begann in Europa die Epoche der teilweise luxuriösen Fernreisezüge. Ungefähr fünfundzwanzig Passagiere wollten damals von Paris nach Konstantinopel reisen, der später so berühmte „Orient-Expreß" sollte sie befördern. Unter den Reisenden befand sich der Belgier George Nagelmacker, der die „Compagnie Internationale des Wagons-Lits et Grands Express Européennes" gegründet hatte. Die entscheidenden Anregungen für sein Projekt holte er sich in den USA. Dort führte George Mortimer Pullmann zwei Neuerungen ein: den Speise- und den Schlafwagen; beide waren die Voraussetzung für die Einrichtung des Durchreiseverkehrs. Im Unterschied zu vorher brauchte der Reisende nun nicht mehr umzusteigen, da nur noch die Lokomotive wechselte. Diese durchgehenden Zugverbindungen erhielten häufig klangvolle Namen, wie der bereits genannte „Orient-Express". Ihm folgten der „Train Bleu" Calais–Paris–Nizza, der „Transsibirien-Express" London–Wladiwostok und der „Golden Arrow" London–Paris, um nur einige zu nennen.
In Deutschland entwickelte sich der Fernreiseverkehr vor allem in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen. Sowohl internationale Verbindungen, wie z. B. der „Rheingold", als auch Schnellverbindungen zwischen der damaligen Reichshauptstadt Berlin und anderen Großstädten wurden eingerichtet.
Nach dem zweiten Weltkrieg, im Mai 1947, richtete die Deutsche Reichsbahn auf dem heutigen Territorium der DDR sogenannte „Geschäftszüge" ein, die zwischen den jetzigen Bezirksstädten und der Hauptstadt Berlin verkehrten. Am 21. Dezember 1950 wurde die erste internationale Schnelltriebwagenverbindung Berlin–Prag aufgenommen, am 21. Februar 1955 traf der erste durchgehende Expreßzug aus Moskau ein, am 13. März 1955 ging der „Saßnitz-Express" auf Jungfernfahrt. Es folgten am 16. Dezember 1956 die Relationen Berlin–Kopenhagen und am 13. Januar 1957 die „Vindobona" Berlin–Wien. Ab 22. Januar 1958 wurden zwischen Leipzig und Berlin Doppelstockgliederzüge eingesetzt, als Vorläufer des am 2. Oktober 1960 aufgenommenen Städteschnellverkehrs. Weitere internationale Fernreisezüge folgen: „Karlex", „Hungaria", „Neptun", „Sanssouci", „Metropol" u. a. Ende 1976 schließlich nahmen die ersten Städte-Expreßzüge zwischen den Bezirksstädten und der Hauptstadt der DDR den fahrplanmäßigen Verkehr auf.
Die folgenden Rückseitenbilder sollen einen kleinen Einblick in die Entwicklung der Eisenbahn-Fernverbindungen vermitteln.

Günther Feuereißen

Herausgeber: Bild und Heimat, Verlag für Ansichtskarten und Kalender, 9800 Reichenbach (Vogtl.), Roßplatz 15
Modellaufnahmen: Bild und Heimat (Heribert Darr)
Vorbildaufnahmen und Rückseitenfotos: Günther Feuereißen, Plauen
Gestaltung: Karl Köhler, Reichenbach
Lichtsatz: INTERDRUCK Graphischer Großbetrieb Leipzig – III/18/97
Reproduktion, Druck und Verarbeitung: Druckwerke Reichenbach, Träger des Ordens „Banner der Arbeit"

Verlags-Nr.: Ka 456
Druckgenehmigungs-Nr.: A 39/86
Redaktionsschluß: 30. 9. 1985
Best.-Nr.: 526 892 4 ISBN 3-7310-0004-0

Berichtigung

Durch ein Versehen beim Druck wurde der Weltfernmeldetag fälschlicherweise auf den 15. 5. datiert. Es muß richtig heißen: 17. 5. Weltfernmeldetag.

00600

Modellbahn-Winter

JANUAR

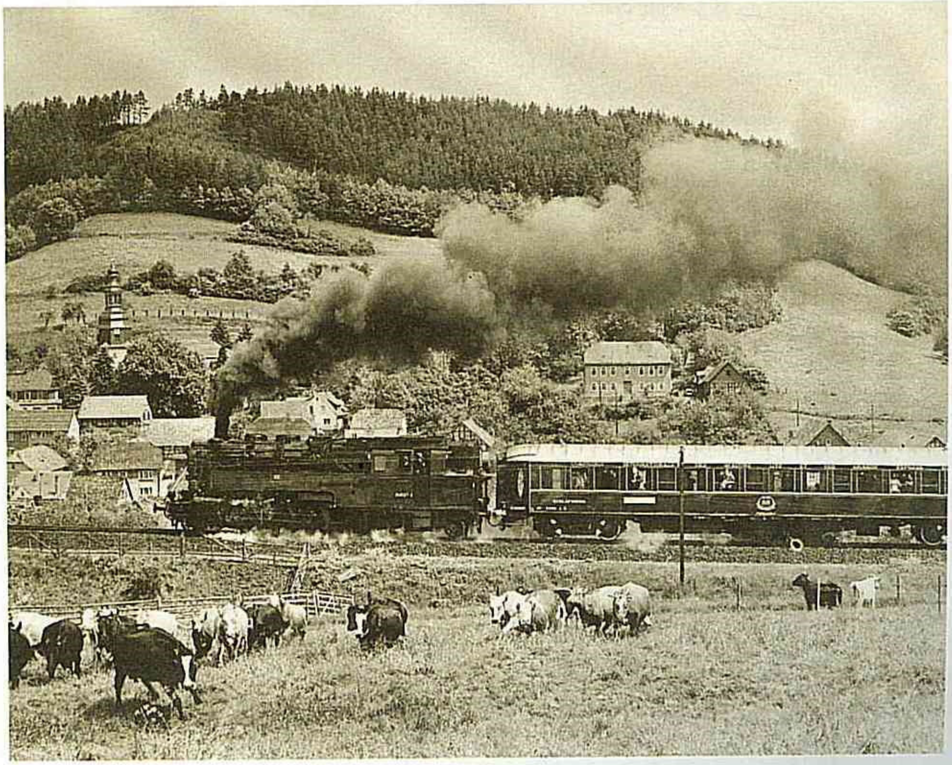
DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15

1. 1. Neujahr · 3. 1. 1876 Wilhelm Pieck geboren · 15. 1. 1919 Karl Liebknecht und Rosa Luxemburg ermordet

Modellbahn – Winter

Der Winter verlangt von den Eisenbahnern große Anstrengungen und hohe Einsatzbereitschaft. Oft werden sie durch zusätzliche Kräfte aus der Industrie oder von den bewaffneten Organen im Kampf mit dem Schnee unterstützt.
Viel einfacher gestaltet sich der Fahrbetrieb auf einer Modellbahnanlage mit Winterlandschaft, wie sie von Schülern der Arbeitsgemeinschaft 6/46 der Hermann-Matern-Oberschule Merseburg auf einer Fläche von 1,2 m × 1,4 m gestaltet wurde. Diese Anlage entstand in Anlehnung an den Gleisplan „Von Steinbergen nach Stockhausen" in „Modellbahnbücherei – 100 Gleispläne H0 – TT – N" von G. Fromm. Im Tunnel ist ein zusätzliches Überholgleis angeordnet. Zur Gestaltung der Landschaft verwendeten die Freunde der AG 6/46 mit weißer Latex-Farbe gestrichenen Polystyrolschaum. Das noch im feuchten Zustand aufgestreute Kochsalz brachte jenen Glitzereffekt, den man bei frischgefallenem Schnee im Sonnenlicht beobachten kann.
Für die Technik der Gebäude- und Landschaftsdarstellung mit „Schnee" erhielten die Schüler aus Merseburg beim Zentralen Spezialistentreffen Junger Eisenbahner 1984 in Magdeburg den Ehrenpreis des Zentralrates der Freien Deutschen Jugend. Originell gelöst ist auch die Umgestaltung einiger Straßenfahrzeuge für den Winterdienst, so z. B. eines Lkw mit Schneepflug und „Streumannschaft" auf der Pritsche. Eine Futterkrippe im Wald, im Bild nicht mehr sichtbar, zeugt ebenfalls von der Liebe zum Detail und zur heimischen Tierwelt.

Wolfgang Bahnert



950027 mit Pullmann-Wagen des „Orient-Express" auf Sonderfahrt für Eisenbahnfreunde bei Rottenbach

Lok 57 1044 (pr. G 10)

JANUAR

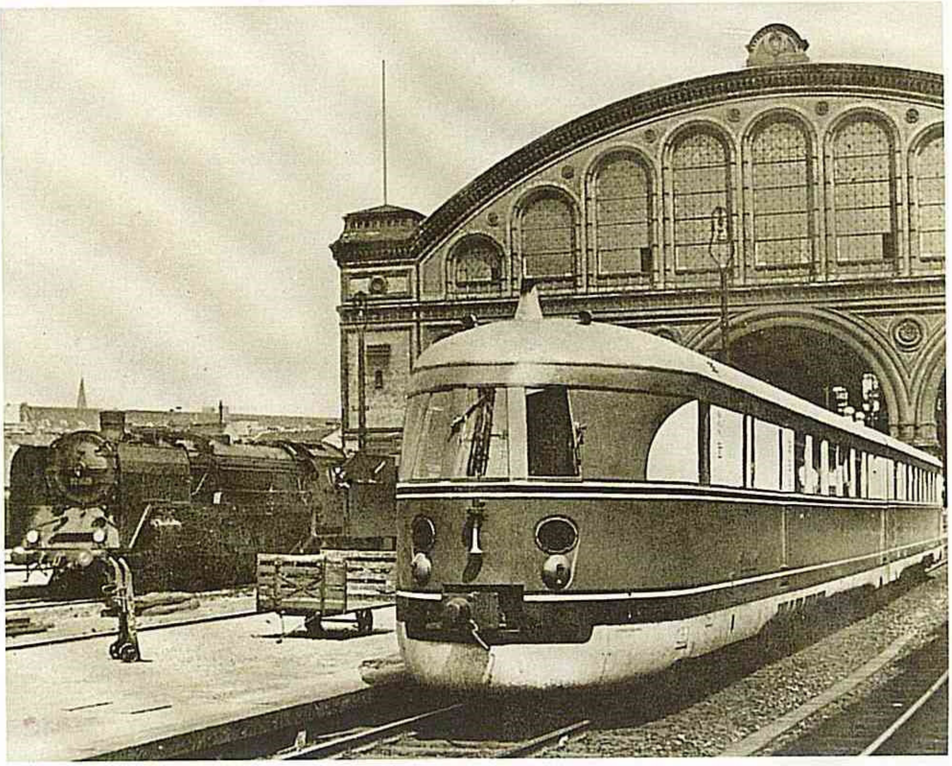
FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

21. 1. 1924 W. I. Lenin gestorben

Umbaumodelle der pr. G 10

Der Gedanke, mir eine Güterzuglok der BR 57 zu bauen, reifte gleichzeitig mit dem Entschluß, eine BR 58 (Roco) in eine Rekolok BR 58.3 umzubauen. Blieben doch bei diesem Vorhaben Lokgehäuse und Tender übrig, die ich auch einer sinnvollen Verwendung zuführen wollte. Übrigens soll aus dem 58er Lokgehäuse noch einmal eine BR 56^{20-29} (pr. G 8^2) entstehen.
Grundlage für die 57 1044 war weiterhin die von der AG 3/42 Marienberg angebotene Kuppelstange aus Plaste mit 17 mm Lochabstand. Dadurch ergab sich ein vorbildgerechter Achsstand, den ich in einen massiven Messinglokrahmen einarbeitete. Das Lokgehäuse einer ausgedienten P 8 bastelte ich um, bis es das originalgetreue Aussehen der BR 57 hatte. Dabei wurden der Kessel fast freigelegt und alle Teile wie Umlauf, Luftsaugventil, Luft- und Speisepumpe, Hauptluftbehälter, Vorwärmer, Lichtmaschine, Läutewerk oder Hand- und Anstellgestänge neu aufgebaut. Es ist ein vollwertiges leistungsfähiges Modell entstanden, das dem Vorbild der 57 1044 weitgehendst entspricht.
Die ersten Maschinen der G 10 lieferte Henschel im Jahre 1910. Der Beschaffungszeitraum reichte über 14 Jahre. Die Preußische Staatsbahn und die DRG erhielten insgesamt 2 589 Lokomotiven dieser Gattung. An der Lieferung waren viele Fabriken beteiligt, vorrangig Henschel, Hanomag und Borsig, aber auch Grafenstaden, Krupp, Orenstein und Koppel, Rheinmetall, Hohenzollern und Schwartzkopff. Die zulässige Fahrgeschwindigkeit betrug 60 km/h, der mittlere Achsdruck 15 t, deshalb waren die Maschinen sehr vielseitig verwendbar. Als Museumslok des Verkehrsmuseums Dresden blieb die 57 3297 erhalten. Sie wird im Bahnhof Greiz zu verschiedenen Anlässen der Öffentlichkeit gezeigt.

Ing. Winfried Liebschner



Der „Fliegende Frankfurter" 1935 in Berlin Anhalter Bahnhof

Auf der Nebenbahn

FEBRUAR

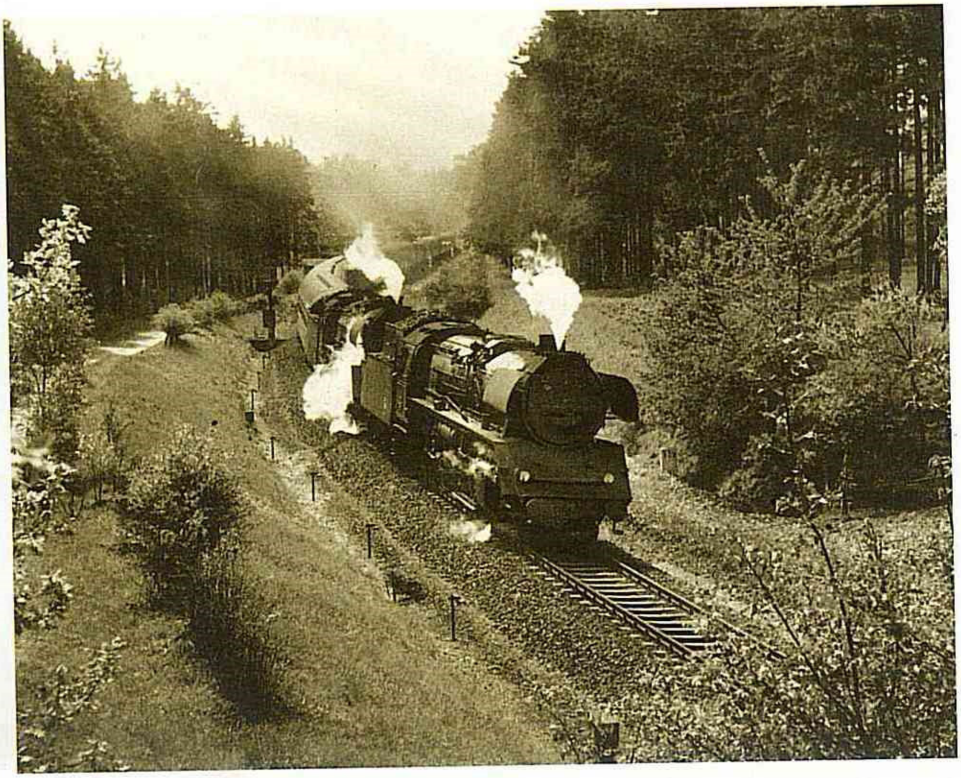
SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15

8. 2. Tag der Werktätigen des Post- und Fernmeldewesens · 11. 2. Tag der Zivilverteidigung · 15. 2. Tag der Mitarbeiter des Handels

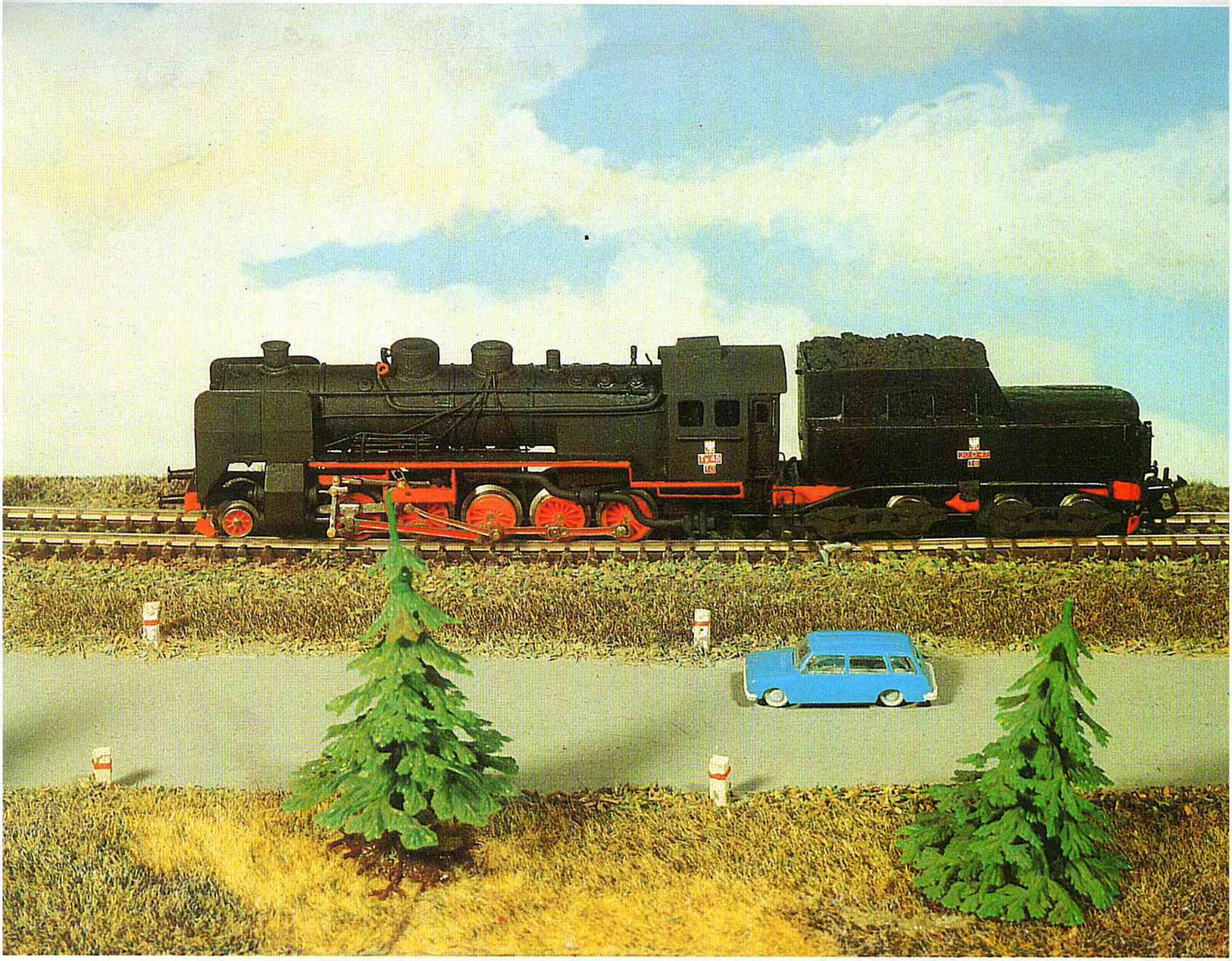
Interessantes Nebenbahnmotiv auf einer Großanlage

Durch ein schmales Flußtal, etwa in Thüringen oder Sachsen, bringt der morgendliche Personenzug Arbeiter und Urlauber zu einem kleinen Haltepunkt – so könnte man dieses Motiv auf der Gemeinschaftsanlage der AG 4/20 „Saalebahn" charakterisieren. Hier ist ein Teil unserer Heimat frei nachempfunden worden.
Am Ufer des Flusses entstand zuerst das im Bild oben links zu erkennende fünfgeschossige Gebäude einer Weberei, und zwar aus zahlreichen Bausätzen der Serie „Maschinenfabrik". Danach wurde das Tal durch eine normalspurige Nebenbahn erschlossen; es folgte der Haltepunkt mit dem Empfangsgebäude und einem Ladegleis für das Werk. Später ist auch die alte Fabrikstraße ausgebaut und eine neue Steinbrücke errichtet worden. Den Nebenbahnzug fördert eine Lok der BR 74, gefertigt von Rolf Weller in etwa 350 Stunden. Beim Internationalen Modellbahnwettbewerb 1980 errang er mit diesem Eigenbau einen 1. Preis.
Die zu sehende Nebenstrecke ist als verdecktes Oval angelegt, sie besitzt keine Verbindung zur Hauptbahn und den anderen Nebenbahnen der Anlage. Ein Schattenbahnhof mit 6 Gleisen ermöglicht einen interessanten Zugverkehr. Alle Züge sind doppelt vorhanden. Die Triebfahrzeuge sind jeweils entgegengesetzt angekuppelt, so daß für den Betrachter der Eindruck eines vorbildgerechten Nebenbahnverkehrs zwischen zwei Bahnhöfen einer Strecke entsteht.

Klaus Tittel



22 037 und eine weitere Maschine der gleichen Baureihe vor D 466 Görlitz–München bei Plauen (Vogtl.)



Ty 45 der PKP

FEBRUAR

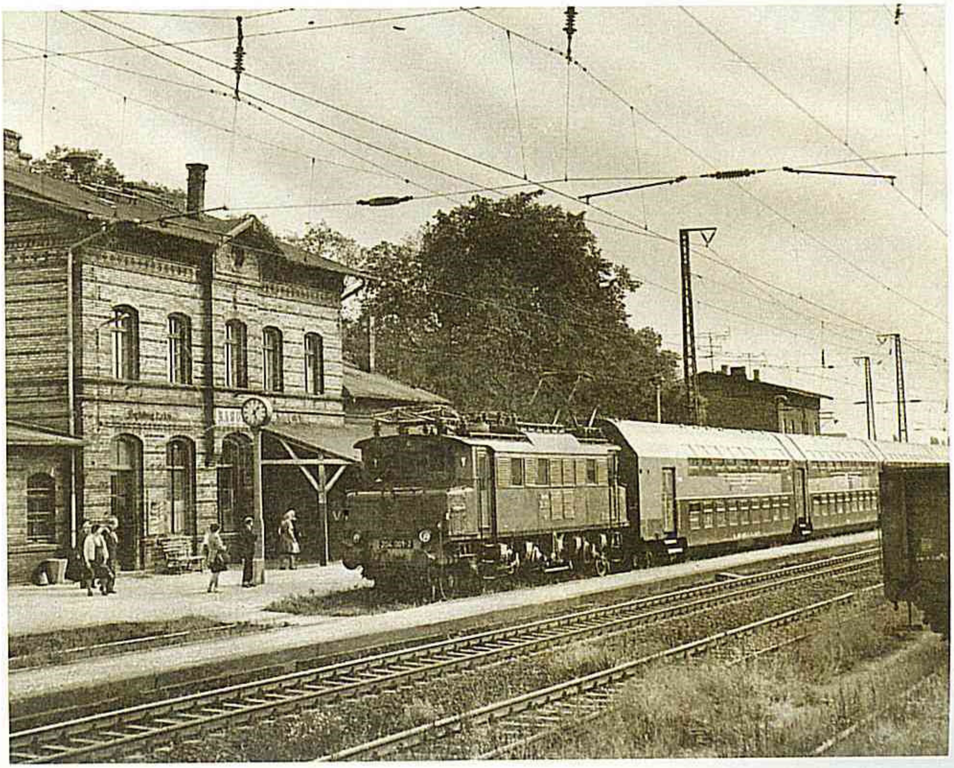
MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28

23. 2. 1918 Gründung der Roten Armee – Tag der Sowjetarmee

Die Bauart Ty 45 der PKP

Die Entwicklung der polnischen Ty-Bauarten (T = Güterzuglok, y = Achsfolge 1 E) hat eine lange Tradition und geht auf deutsche Lieferungen aus dem Jahre 1923 zurück (Ty 23). Die Ty 23 wurde alsbald in polnischen Werken in großer Stückzahl gebaut. Erst ab 1937 erschien eine neue Variante, die Ty 37, nunmehr mit großen Windleitblechen, höher gelegtem Umlauf, aber immer noch mit dem polnischen 21,5-m^3-Tender mit Fachwerkdrehgestellen (wie schon bei der Ty 23). Von dieser Lokomotive wurde nur eine geringe Stückzahl gebaut, als Folge der faschistischen Okkupation und der Einbeziehung der polnischen Lokomotivwerke in die deutsche Rüstungs- und Kriegsmaschinerie.
Gegenüber der leistungsfähigen Ty 37 wies die danach gebaute Reihe Ty 45 kaum Veränderungen auf. Immer noch waren die großen Windleitbleche und die typischen Abdampfinjektoren vorhanden; der abgewinkelte Umlauf in Höhe des Stehkessels wurde auch übernommen. Bemerkenswert ist die Verwendung des Vanderbilt-Tenders 2'2' T 30. Höhepunkt und Abschluß der Ty-Reihe der PKP bildete die Ty 51, die vielleicht schönste polnische Dampflokomotive, vergleichbar mit der Reihe 556.0 der ČSD.
Der polnische Modelleisenbahner Jerzy Rorbach wählte die Ty 45 als Vorbild für sein gut gelungenes TT-Modell. Diese geschickte Kombination von Selbstbau (Gehäuse, Tender) und Umbau (Fahrgestell) sicherte ihm einen 3. Platz beim Internationalen Modellbahnwettbewerb 1984 in Niesky.

Dipl.-Ing. Peter Eickel



204 001 mit Doppelstockgliederzug auf Sonderfahrt in Raguhn zur Erinnerung an die Vorläufer des Städteschnellverkehrs

N-Gebirgsdiorama

MÄRZ

SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15

1. 3. Tag der Nationalen Volksarmee · 2. 3. 1931 M. S. Gorbatschow geboren · 3. 3. Fastnacht · 5. 3. 1871 Rosa Luxemburg geboren · 7. 3. 1946 Gründung der FDJ · 8. 3. 1947 Gründung des DFD (40. Jahrestag) · 8. 3. Internationaler Frauentag · 11. 3. 1894 Otto Grotewohl geboren · 14. 3. 1883 Karl Marx gestorben · 15. 3. Beginn der Leipziger Frühjahrsmesse

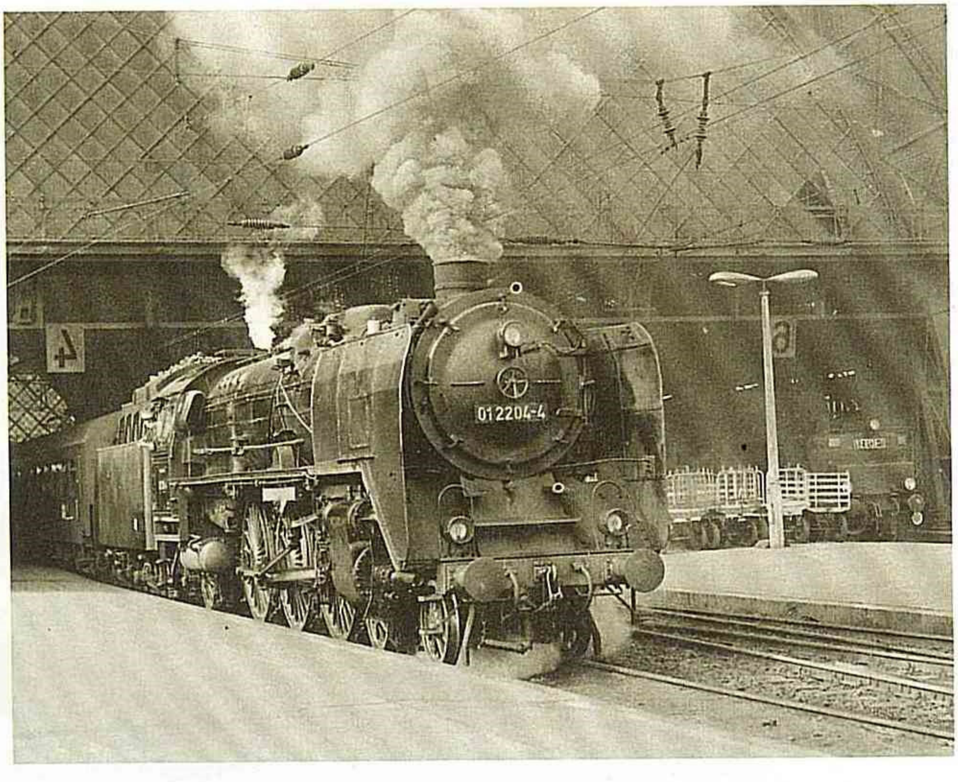
Gebirgsdiorama in N

Auf einer Grundfläche von 100 cm × 50 cm haben die Mitglieder der AG 2/22 Crinitz des DMV ein Diorama in der Nenngröße N gestaltet. Sie leisten mit dieser Kleinstanlage, die durch Geldeinwurf in Betrieb gesetzt werden kann, ihren Beitrag zur Solidarität mit den um ihre Freiheit kämpfenden Völkern.

Auf dem oberen Gleis des Dioramas mit Viadukt verkehrt normalerweise ein Triebwagen und auf dem unteren Gleis abwechselnd ein Reise- und ein Güterzug. Unsere Fotoaufnahme jedoch zeigt zwei Modelle des Internationalen Modellbahnwettbewerbs 1984 in Niesky: im Vordergrund die von Wolfgang Köhler aus Dresden meisterhaft gefertigte BR 132. Für diese hervorragende Nachbildung vergab die Jury einen 1. Preis in der Kategorie A 1 (Triebfahrzeuge/Eigenbau). Die Detailtreue, z. B. der Lüftergitter oder der Drehgestelle, und auch die guten Fahreigenschaften des Modells im Maßstab 1:160 sind kaum noch zu überbieten.

Für sein Umbau-Modell der Lok 741230 erhielt Hermann Brünler aus Berlin beim oben genannten Wettbewerb einen 2. Preis in der Kategorie A 2 zugesprochen. Das Vorbild dieses Modells wurde 1916 von der Firma Borsig gebaut und an die Preußische Staatsbahn geliefert. Die noch betriebsfähige Museumslokomotive ist jetzt bei der Rbd Berlin im Bw Wustermark beheimatet.

Ing. Rudolf Starus



01 2204 vor D 912 Dresden–Saßnitz in Dresden-Neustadt

Anlage „Japan“

MÄRZ

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

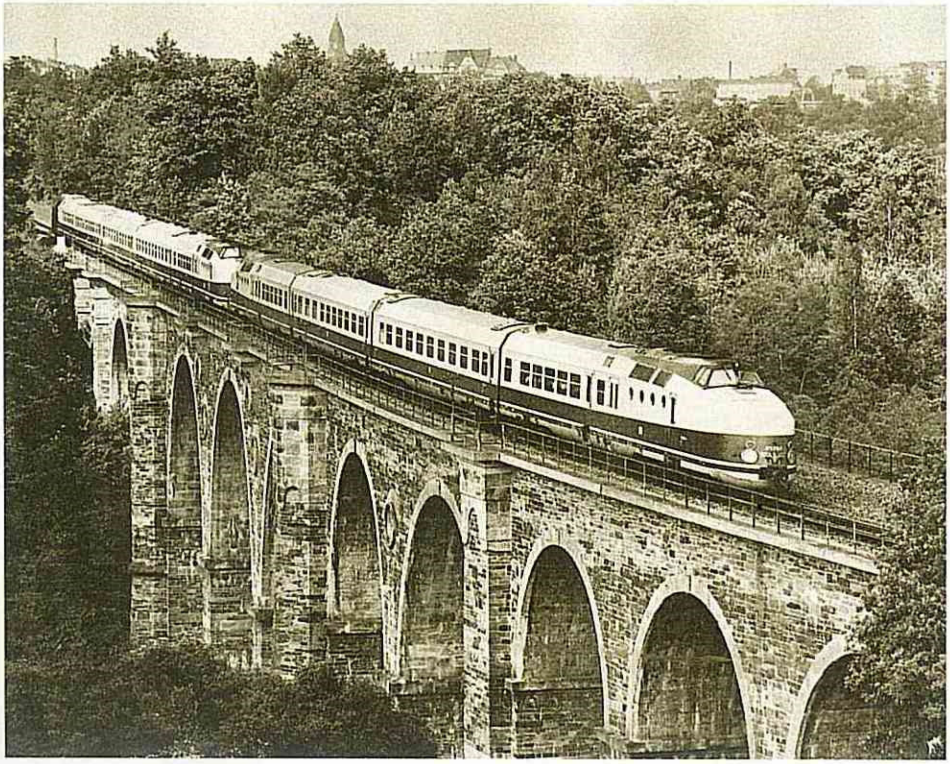
21. 3. Frühlingsanfang · 21. 3. Internationaler Tag für die Beseitigung der Rassendiskriminierung · 22. 3. 1832 Johann Wolfgang von Goethe gestorben (155. Todestag) · 23. 3. Welttag der Meteorologie · 27. 3. Welttheatertag

Anlage nach japanischen Motiven

Unser Foto zeigt einen Ausschnitt von der transportablen N-Anlage des Modellbahnfreundes Joachim Reinisch, wie sie zur Ausstellung des Internationalen Modellbahnwettbewerbes 1984 in Cottbus zu sehen war. Die Idee dazu entstand durch die Verbindung zu einem japanischen Modelleisenbahnfreund. Die 1,8 m × 0,8 m große Anlage hat als Motiv eine Hauptbahn in einer Mittelgebirgslandschaft Japans. Joachim Reinisch und Hans Linke gestalteten die Aufbauten nach Fotoaufnahmen, ebenso auch die Kulisse.

An der eingleisigen Hauptbahn liegt ein kleines Dampflok-Bw mit Drehscheibe, das bereits für die Dieseltraktion mit einer Tankstelle ausgerüstet wurde. Alle auf der Anlage vorhandenen Gebäude, Fahrzeuge, Lampen, Schilder und Figuren sind japanische Modellerzeugnisse. Die Landschaft ist mit handelsüblichen Grasmatten nachgebildet worden. Im Vordergrund unseres Anlagenausschnittes fährt gerade der Dieseltriebzug „SHINANO" in den Bahnhof „AZUSA" ein, während im Bildhintergrund ein Güterzug, gefördert von einer Diesellok vom Typ DF 50, die Schrankenanlage passiert. Außerdem stehen noch 3 Dampflokomotiven, 3 Dieseltriebfahrzeuge, 28 Güterwagen, 8 Schnellzugwagen und 2 Dieseltriebzüge für den Betriebsdienst zur Verfügung. Der Gleisplan ist so gestaltet, daß trotz eingleisiger Hauptbahn der Bahnhof beiderseitig befahren werden kann.

Joachim Reinisch



Ex 66 „Karlex" Karlovy Vary–Berlin auf der Syratalbrücke bei Plauen (Vogtl.)

Göhrener Eisenbahnbrücke

APRIL

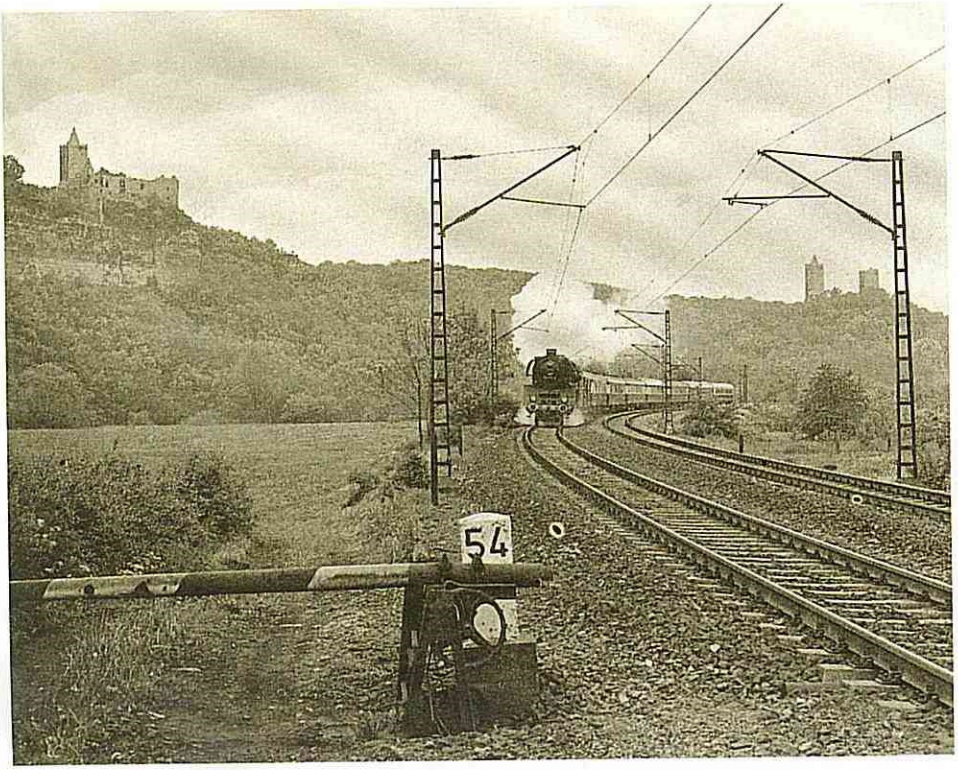
MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15

7. 4. Weltgesundheitstag · 7. 4. 1962 Gründung des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR (DMV) in Leipzig · 12. 4. Tag des Metallarbeiters

Muldentalbrücke bei Göhren

Nach der Schaffung des sogenannten sächsischen Eisenbahndreiecks Leipzig–Dresden, Leipzig–Reichenbach und Dresden–Reichenbach strebten viele Industriestädte innerhalb und außerhalb dieser Linien nach direkter Verbindung untereinander sowie mit den wirtschaftlichen und politischen Metropolen Sachsens. Auf Grund dieser Bestrebungen beschloß der Sächsische Landtag 1868, eine direkte Eisenbahnverbindung zwischen den Städten Chemnitz (heute Karl-Marx-Stadt) und Leipzig herzustellen. Die Bahn folgte dem Tal des Chemnitzflusses bis Cossen und überquerte dann das Muldental. Weitere Stationen waren Narsdorf und Geithain, wo sich die Bahn in die Linien über Borna nach Neukieritzsch zur Sächsisch-Bayrischen-Eisenbahn und über Bad Lausigk–Paunsdorf zur Leipzig-Dresdner-Eisenbahn hin gabelte.
Der Durchgangsverkehr zwischen Karl-Marx-Stadt und Leipzig fließt heute hauptsächlich über Geithain–Bad Lausigk. Die Strecke ist u.a. mit vier Eilzugpaaren und einem D-Zugpaar belegt. Aber auch über Geithain–Neukieritzsch gibt es einige durchgehende Personenzugverbindungen.
Die umseitig gezeigte Muldentalbrücke, auch Göhrener Eisenbahnbrücke genannt, wurde zwischen 1868 und 1871 errichtet. Sie ist 425 m lang und 68 m hoch. Die Fahrbahn ruht auf 18 zwei- und 9 einetagigen Sandsteingewölben. Durch sie hindurch führt die Muldentalbahn Glauchau–Rochlitz–Großbothen–Leipzig mit eher lokalem Personen- und Güterverkehr.

Günther Feuereißen



03 1010 mit „Rheingold"-Zug auf Sonderfahrt für Eisenbahnfreunde unterhalb Rudelsburg und Saaleck

Modell der BR 95

APRIL

DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30

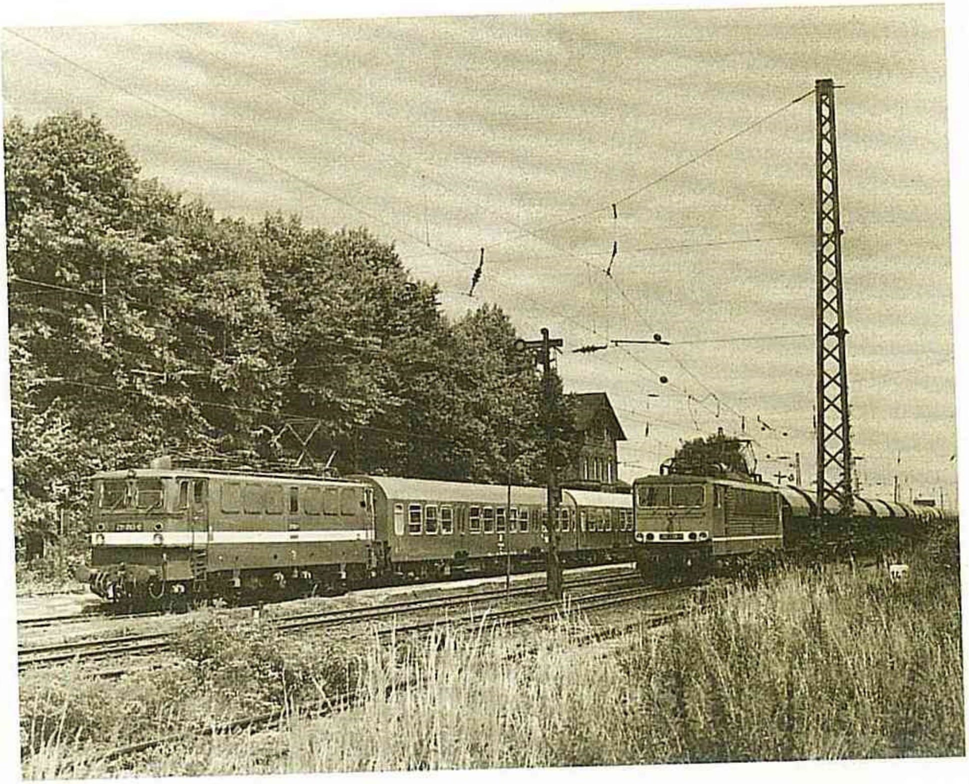
16. 4. 1886 Ernst Thälmann geboren · 17. 4. Karfreitag · 18. 4. Internationaler Denkmaltag · 19. 4. Ostersonntag · 21. 4. 1946 Gründung der SED auf dem Vereinigungsparteitag von KPD und SPD (21./22. April) · 22. 4. 1870 W. I. Lenin geboren · 24. 4. Internationaler Tag der Jugend und Studenten gegen Kolonialismus und für friedliche Koexistenz · 26. 4. Welttag der Partnerstädte

Gemeinschaftsanlage der AG 4/20 „Saalebahn"

Wir sehen einen Ausschnitt von der neuen H0-Gemeinschaftsanlage der AG 4/20 Saalfeld des DMV. Der gemauerte Viadukt, keinem konkreten Vorbild nachgebaut, überspannt ein felsiges Tal, das die Nebenbahn auf ihrem Weg zum oberen Endbahnhof überwinden muß. Ähnliche Steinbrücken aus Werksteinen und mit Spargewölben wurden zwischen 1870 und 1900 für mehrere thüringische Eisenbahnstrecken errichtet. Das Modell der BR 95 fertigte Klaus Kellner in etwa 500 Stunden; er errang damit beim Internationalen Modellbahnwettbewerb 1981 in Budapest den 1. Preis in der Kategorie A 1 (Triebfahrzeuge/Eigenbau).

Die Anlage, an der seit 5 Jahren gebaut wird, hat eine Abmessung von 13,50 m × 2,50 m. Sie stellt die erste Ausbaustufe einer erweiterungsfähigen, später in mehreren Varianten aufstellbaren Großanlage dar. Die 45 Mitglieder der AG „Saalebahn" befassen sich neben dem Bau von Anlagen mit der regionalen Eisenbahngeschichte, mit der Fertigung von Lokmodellen und der Eisenbahnfotografie. In der Arbeitsgemeinschaft existiert eine Gruppe mit zirka 15 Jugendlichen. Diese betätigen sich eigenverantwortlich an einer TT-Anlage. Jährliche Modellbahnausstellungen in Saalfeld und Umgebung sind zu einer schönen Tradition geworden. 1984 feierten Saalfelder Modelleisenbahner das 20jährige Bestehen ihrer AG, deren Hauptaufgabe für die nächsten Jahre der Ausbau der Gemeinschaftsanlage sein wird.

Klaus Tittel



211 093 mit D 503 Stralsund–Saalfeld in Brehna

T 478.3 der ČSD

MAI

FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15

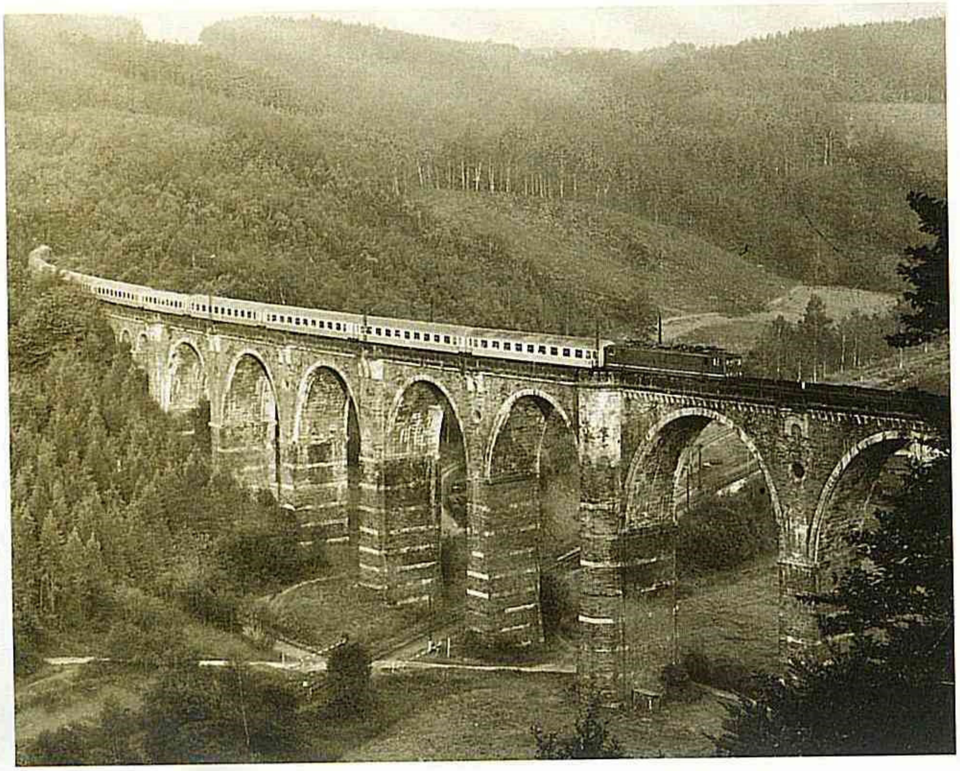
1. 5. Internationaler Kampf- und Feiertag der Werktätigen · 5. 5. 1818 Karl Marx geboren · 8. 5. 1945 Tag der Befreiung vom Hitlerfaschismus · 8. 5. Weltrotkreuztag · 9. 5. 1945 Tag des Sieges der Völker der UdSSR über den Hitlerfaschismus · 10. 5. Tag des freien Buches

Reihe 478.3 der ČSD

Im Jahre 1968 entwickelte die Lokomotivfabrik ČKD Praha zwei Prototypen der Baureihe T 478.3 der ČSD. Chefkonstrukteur dieser Triebfahrzeuge war Dipl.-Ing. J. Mizerovský, bekannt auch als Konstrukteur der letzten Dampflokomotiven des Werkes ČKD, der Reihen 476.1 und 477.0.

Die T 478.3 erhielt einen neuen Typ des Dieselmotors K 12 V 230 DR, sie hat elektrische Kraftübertragung und erbringt eine Leistung von 1800 PS. Nach Beendigung aller Prüfungen wurden beide Prototypen ab 1970 im normalen Dienst eingesetzt. Wegen ihrer Form und der typischen Ansicht der Führerstandsfenster gaben die Eisenbahner der T 478.3 den Beinamen „Brillenschlange". Von den Triebfahrzeugen dieser Reihe waren bis 1977 in mehreren Serien insgesamt 408 Stück gebaut worden. Sie sind auf allen Strecken der ČSD anzutreffen, aber auch in der DDR, an den Eisenbahnübergängen wie Zittau, Bad Schandau oder Bad Brambach kann man sie sehen. Die erste Lokomotive der Reihe 478.3 war im Bw Česká Lipa im Güterzugdienst eingesetzt, die letzte befindet sich im Bw Děčin, von wo aus Schnellzüge nach Prag und Bad Schandau fahren. Das H0-Umbaumodell der T 478.3 fertigte Roman Janú, Mitglied des Modelleisenbahn-Klubs im Bw Ústi nad Labem. Er erhielt dafür beim Nationalen Wettbewerb 1983 einen 3. Preis. Die Lok erhielt ihren Antrieb von einer BR 110 aus der DDR-Produktion, ihr Rahmen besteht aus Blech, und das Gehäuse entstand in einer Kombination von Papp- und Polystyrolbauweise. Im Gegensatz zum Vorbild, bei dem alle Loks schon seit Jahren den roten Einheitsanstrich haben, besitzt das Modell noch die erste Farbausführung. Wir sehen es auf der Anlage von Dipl.-Ing. Zdeněk Vajs, die wir bereits in früheren Jahrgängen des Kalenders vorgestellt haben.

Ing. Marian Polakovič



BR 250 mit Ex 172 „Fichtelberg" Karl-Marx-Stadt–Berlin auf der Flöhatalbrücke bei Hetzdorf

Lok 75 582

MAI

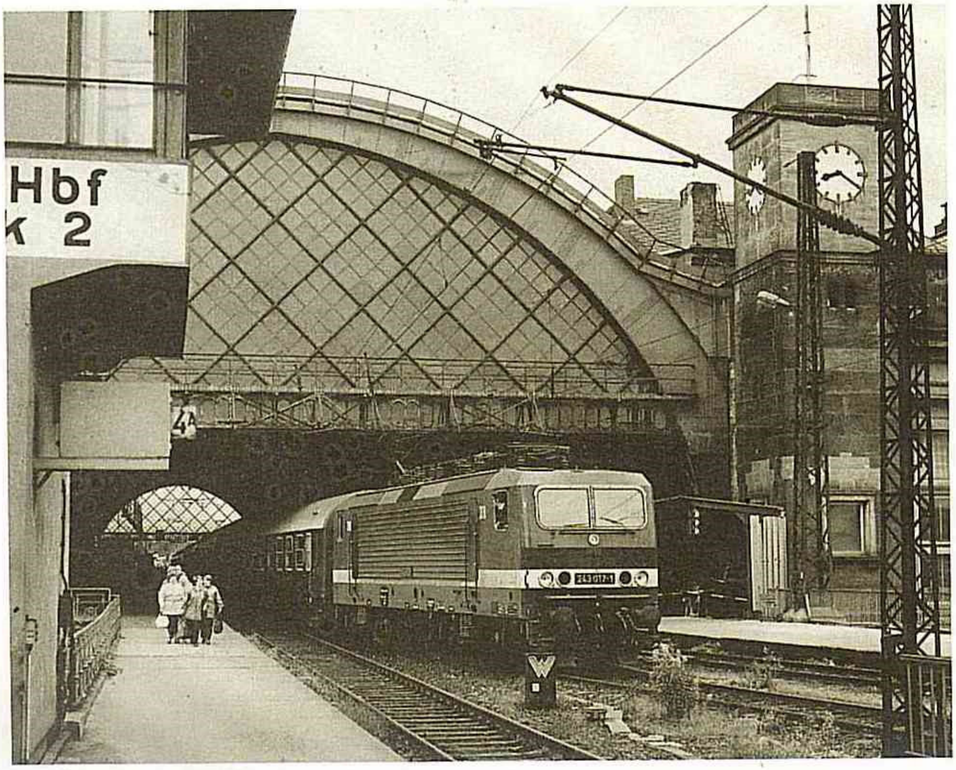
SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

15. 5. Weltfernmeldetag · 18. 5. Internationaler Museumstag

Anlage der AG 3/24 Netzschkau

Das umseitige Bildmotiv, eine Lok der BR 75^5 der DR nach dem Restaurieren vor dem Lokschuppen, entstand auf dem höchstgelegenen Bahnhof der Gemeinschaftsanlage der AG 3/24 „Göltzschtalbrücke". Der Bf „Albertsgrün" ist gleichzeitig der größte Durchgangsbahnhof der von der Hauptbahn abzweigenden Nebenbahn. Er besitzt drei Durchgangsgleise, ein Lokumfahrgleis, ein Gütergleis sowie die beiden sichtbaren Gleise und gehört zum neuesten Teilstück der Netzschkauer Anlage. Am Fuße eines hohen Berges gelegen, der an Stelle der Kulisse den hinteren Abschluß der Anlage bildet, stellt er einen Blickfang für den Betrachter dar.
Für die Zukunft haben die Mitglieder der AG „Göltzschtalbrücke" den Bau eines neuen Großstadtbahnhofes und eines völlig neuen Phantasieteiles geplant, das im Austausch mit dem Anlagenteil „Bf Netzschkau" aufgestellt werden kann. Daraus ergeben sich für die Ausstellungsbesucher vielfältige Beobachtungsmöglichkeiten. Der Arbeit der Netzschkauer Modelleisenbahner wird immer wieder Anerkennung gezollt, das beweisen nicht zuletzt auch die ständig steigenden Zuschauerzahlen. So sahen die letzte Ausstellung im November 1984 etwa 9000 Besucher – ein Anreiz also für die Mitglieder der AG 3/24, zur nächsten Ausstellung im Spätherbst 1986 viel Neues zu präsentieren.

AG 3/24 Netzschkau



243017 mit D 75 „Hungaria" Berlin–Budapest in Dresden Hbf

TT-Anlage „Gotthardbahn"

JUNI

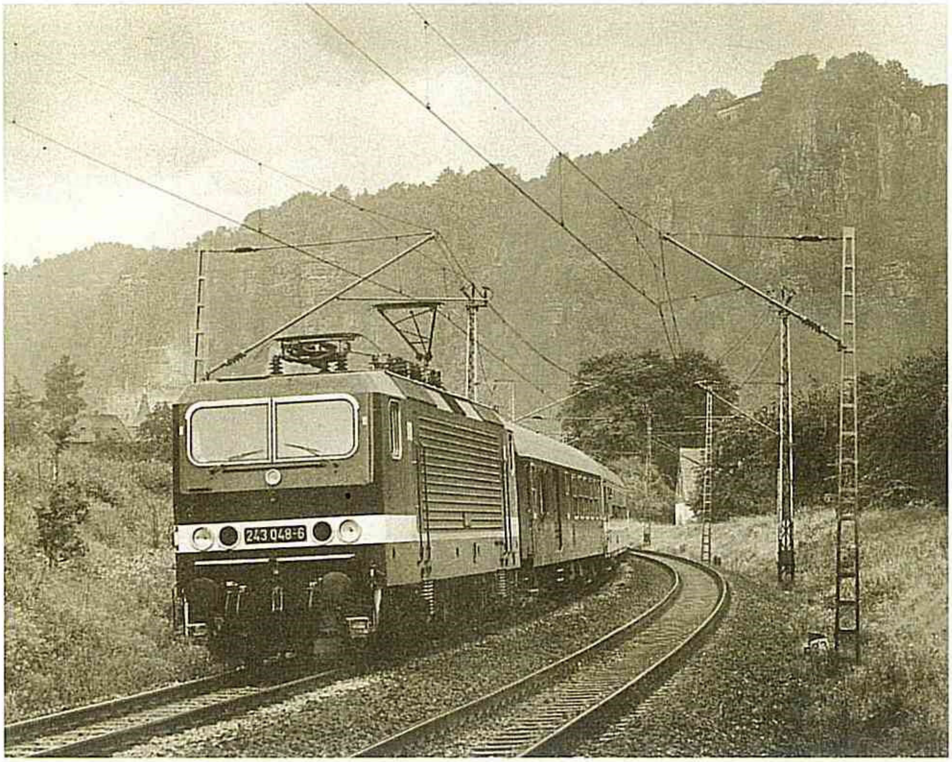
MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15

1. 6. Internationaler Tag des Kindes · 5. 6. Weltumwelttag · 5. 6. Tag der Jugendbrigaden 7. 6. Pfingstsonntag · 8. 6. Pfingstmontag · 12. 6. Tag des Lehrers · 14. 6. Tag des Eisenbahners · 14.6. Tag der Werktätigen des Verkehrswesens

Neues auf der „Gotthardbahn"

In unserem Modelleisenbahnkalender wurde die TT-Anlage „Gotthardbahn" der Gruppe VEM/Medi in der Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List" Leipzig bereits vorgestellt. Nun zeigen wir das Nordportal des Gotthardtunnels, wie es für den Ausstellungsbesucher sichtbar ist.
Eine Re 4/4 fährt mit einer LÜ-Sendung (Lademaßüberschreitung) in den Tunnel. Dieser achtzehnachsige Tiefladewagen mit Transformator ist eine Kollektivarbeit von vier Freunden der Gruppe. Das Modell erhielt beim Internationalen Modellbahnwettbewerb 1985 in Trutnov (ČSSR) einen 1. Preis. Im Vordergrund links sowie am hinteren Anlagenrand sind die Gleisanlagen der Schöllenbahn zu sehen, einer Teilstrecke der Furka-Oberalp-Bahn (FO), die als 1 000-mm-Schmalspurbahn teilweise mit Zahnstangenbetrieb ausgeführt und elektrifiziert ist. Die Spurweite auf der Anlage beträgt 9 mm. Während ORT und Triebwagen mit eigener Kraft fahren können, wird die Rangierlok der Gattung Tem 2/2 von einem „Geisterwagen" (mit Antrieb) fortbewegt.
Wenn dieser Kalender vorliegt, werden auf der „Gotthardbahn" einige neue Triebfahrzeuge und Wagen im Einsatz sein: eine Serie der Ce 6/8-Lok, als „Krokodil" bekannt, sowie eine weitere Serie der neuesten SBB-Lok der Gattung Re 4/4 IV. Alle Teile für die Triebfahrzeuge sind in eigener Werkstatt mittels Ätztechnik aus Messing hergestellt worden.
1984/85 wurde an der Anlage eine Reihe notwendiger Instandsetzungsarbeiten vorgenommen. Bei dieser Gelegenheit bauten die Freunde der Gruppe VEM/Medi vier neue Anlagenplatten, die sie an die bereits vorhandenen Teile anpaßten, so daß künftig eine Länge von 16,10 m erreicht wird.
Außerdem entstand ein weiterer Abstellbahnhof, den die Besucher auch „hinter den Kulissen" einsehen können.

Wolfgang Bahnert



243 048 mit D 375 „Vindobona" Berlin–Wien im Elbsandsteingebirge bei Kurort Rathen

Anlage „Wolfenstein"

JUNI

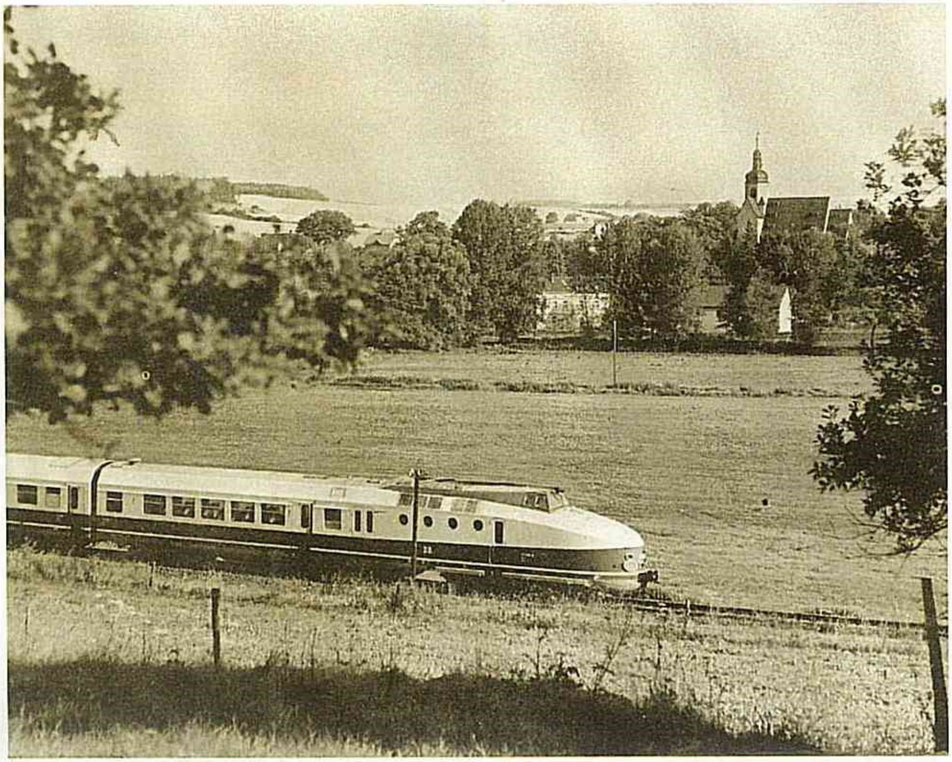
DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30

20. 6. Tag der Werktätigen der Wasserwirtschaft · 21. 6. Sommersanfang · 21. 6. Tag der Genossenschaftsbauern und Arbeiter der sozialistischen Land- und Forstwirtschaft · 28. 6. Tag des Bauarbeiters · 30. 6. 1893 Walter Ulbricht geboren · 30. 6. 1947 Gründung der DSF (40. Jahrestag)

N-Anlage „Wolfenstein"

Diese Heimanlage von Fritz Kleine hat eine Abmessung von 2,25 m × 1,50 m. Sie wurde bereits mehrmals auf den Modelleisenbahnausstellungen der AG 4/57 Pößneck des DMV der Öffentlichkeit vorgestellt und war auf Grund ihrer Geländegestaltung und des interessanten Fahrbetriebes immer ein dichtumlagerter Blickfang. Die selbstgemalte Hintergrundkulisse gibt der Anlage eine große Tiefenwirkung und läßt sie größer erscheinen. Von einer zweigleisigen Hauptbahn, auf der durch 7 Blockabschnitte und 2 verdeckte Wendeschleifen mit je 4 Abstellgleisen eine abwechslungsreiche Zugfolge möglich ist, zweigt eine Nebenbahn ab, die immer bergauf, vorbei am „Haselberger See", über 2 Haltepunkte bis zum Endbahnhof „Mommelstein" im Mittelgebirge verläuft. Im Bild ist ein talwärts fahrender Personenzug zu sehen, der einen starken Urlauber-, aber auch Berufsverkehr zu bewältigen hat. Nach einer engen Rechtskurve wird der direkt am Ufer liegende Haltepunkt „Haselberger See" (durch die Brücke verdeckt) erreicht.
Die Pößnecker Arbeitsgemeinschaft begeht in diesem Jahr ihr 10jähriges Jubiläum. Ihr gehören 30 Erwachsene an und 12 Schüler ab der 4. Klasse, die an Kleinanlagen arbeiten und sich bei der Anfertigung von Geländestücken Erfahrungen aneignen. Die AG konzentriert ihre Tätigkeit auf eine H0-Gemeinschaftsanlage in der Größe von 7,50 m × 2,50 m. In verschiedenen Arbeitsgruppen, z. B. für Gleisbau, Elektrik, Geländebau oder Häuserbau, war der größte Teil der Mitglieder 5 Jahre lang direkt am Bau der Anlage beteiligt. Jetzt wird noch an den vielen „hundert Kleinigkeiten" gefeilt. Außerdem leisten die Modelleisenbahner eine beständige Öffentlichkeitsarbeit und führen regelmäßig Ausstellungen durch, woran auch die Freunde der Eisenbahn in der AG einen großen Anteil haben.

Günter Schirmer



Ex 69 „Karola" Leipzig–Karlovy Vary auf der Elstertalbahn bei Plauen (Vogtl.)

Reihe 601 der MAV

JULI

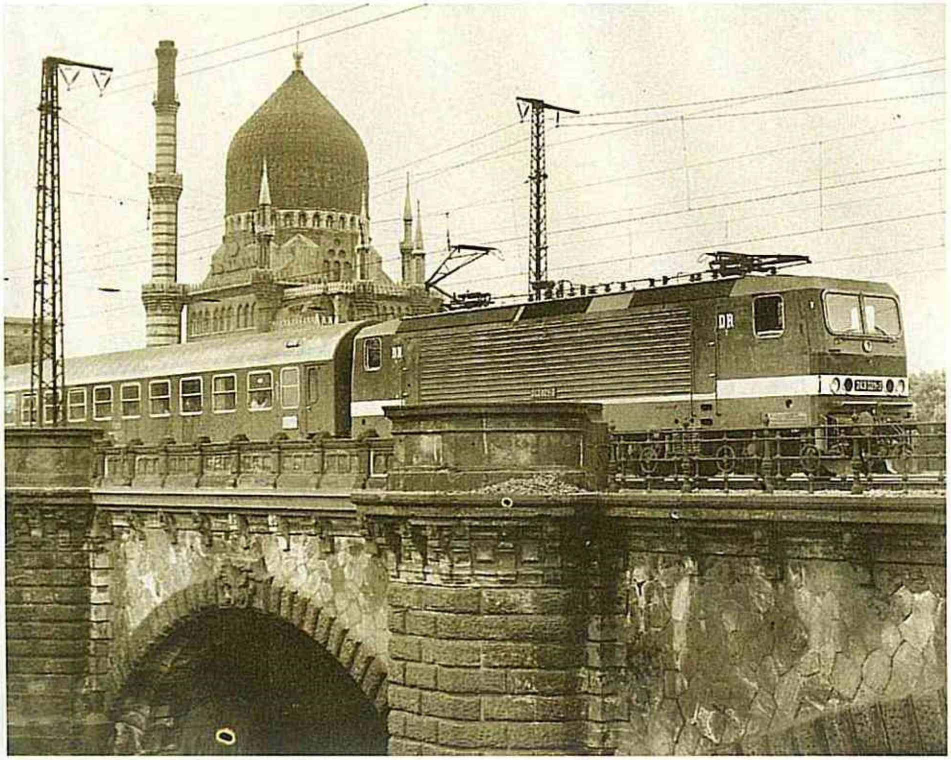
MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15

1. 7. Tag der Deutschen Volkspolizei · 5. 7. Tag des Bergmanns und des Energiearbeiters · 9. 7. 1914 Willi Stoph geboren

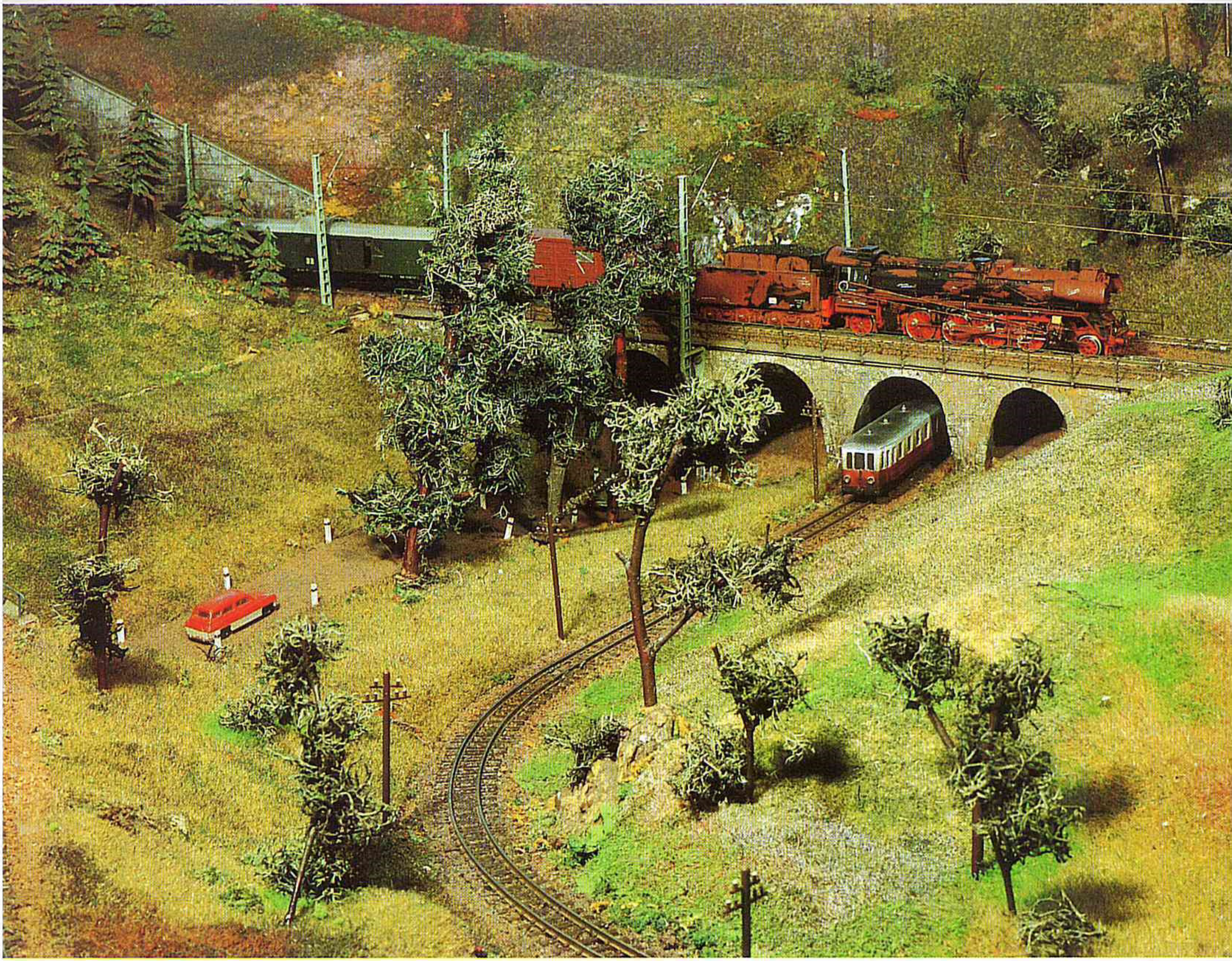
Die Reihe 601 der MAV

Die steigungsreichen Strecken auf dem Gebiet der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie, speziell in den Karpaten, erforderten den Einsatz leistungsfähiger Lokomotiven. Es sind hier allerdings weniger Lokomotiven mit Steifrahmen, sondern vielmehr Triebgestell-Lokomotiven der Bauart Mallet in Dienst gestellt worden.
Nachdem die Reihe 651 (C'C n4v) die in sie gesetzten Erwartungen nicht ganz erfüllt hatte, wurden von 1914 bis 1921 in der Lokomotivfabrik Budapest 60 Mallet-Maschinen (1'CC h4v) gebaut, deren Abmessungen auch die späteren Einheitslokomotiven der DRG nur teilweise bzw. gar nicht erreichten. So hatte z. B. der Brotan-Kessel der Reihe 601 275 m^2 Verdampfungsheizfläche, eine Rostfläche von 5,09 m^2 (zum Vergleich: BR 44 der DRG = 4,55 m^2) und einen Kesselüberdruck von 15 kp/cm^2. Die Lokomotiven mit Zylinderabmessungen von 520 und 850 mm Durchmesser bei 660 mm Hub erreichten auf einer Steigung von 25‰ mit 350 t Anhängemasse noch eine Geschwindigkeit von 40 km/h. Gelegentlich führten sie auch Gebirgsschnellzüge, wobei ihre Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h ausreichend war.
Der bekannte ungarische Modelleisenbahner Lajos Fekete stellte zum Internationalen Modellbahnwettbewerb 1984 in Niesky eine exzellente H0-Nachbildung dieser mächtigen Lokomotive vor und erzielte damit einen 3. Preis. Das Modell weist alle charakteristischen Merkmale des großen Vorbilds auf. Etwas störend jedoch macht sich das Fehlen jeglicher Beschriftung bemerkbar; vielleicht läßt sich das bei der nächsten „Fristuntersuchung" beheben.

Dipl.-Ing. Peter Eickel



243021 mit D 376 „Metropol" Budapest–Berlin auf der Elbbrücke in Dresden



Raw-Probefahrt

JULI

DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

Raw-Probefahrten

Solange Dampflokomotiven bei der Deutschen Reichsbahn im Einsatz sind, werden sie durch das Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) erhalten. Der Umfang der einzelnen Erhaltungsstufen wird in der DV 946 (Dienstvorschrift für die Erhaltung der Dampflok im Raw) geregelt. In dieser ist u.a. auch festgelegt, daß Dampfloks bei jeder Zwischen- und Hauptuntersuchung indiziert werden. Dabei wird der Indikator – so nennt man das Prüfgerät – auf den Zylinder montiert und über den Kreuzkopf angetrieben. Über Rohrverbindungen und einen Dreiwegehahn steht der Indikator wahlweise mit dem vorderen oder dem hinteren Zylinderraum in Verbindung. Beim Fahren wird darin das sogenannte „Indikatordiagramm" geschrieben, welches dem Fachmann Auskunft über die Leistung und den Zustand der Dampfmaschine gibt. Bei Raw-Probefahrten wird sowohl mit Vorspannlok als auch mit der Zuglok allein gefahren.
Die H0-Anlage „Klingenberg-Colmnitz" ist nach dem Vorbild an der Strecke Dresden–Karl-Marx-Stadt gestaltet, auf der regulär keine 41er Loks zu sehen waren. Probefahrten des Raw „Wilhelm Pieck" in Karl-Marx-Stadt, in dem einst die Dampflokomotiven der Baureihen 03 und 41 erhalten wurden, führten jedoch oft nach Dresden. Diese Tatsache war den Leipziger Modelleisenbahnern ein willkommener Anlaß, auf ihrer Anlage einmal eine Raw-Probefahrt zu demonstrieren, wie man sie noch während der Aufarbeitung durchführt: Das Piko-Modell der BR 41 hat bereits den Grundanstrich erhalten und muß noch „geschliffen" werden. Dieser vertretbare Kompromiß lockert das Bild der Anlage auf und ermöglicht gleichzeitig den Einsatz eines weiteren Triebfahrzeugs.

Wolfgang Bahnert

211 010 mit Ex 161 „Lipsia" Berlin–Leipzig in Leipzig Hbf

Rollwagenverkehr

AUGUST

SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15

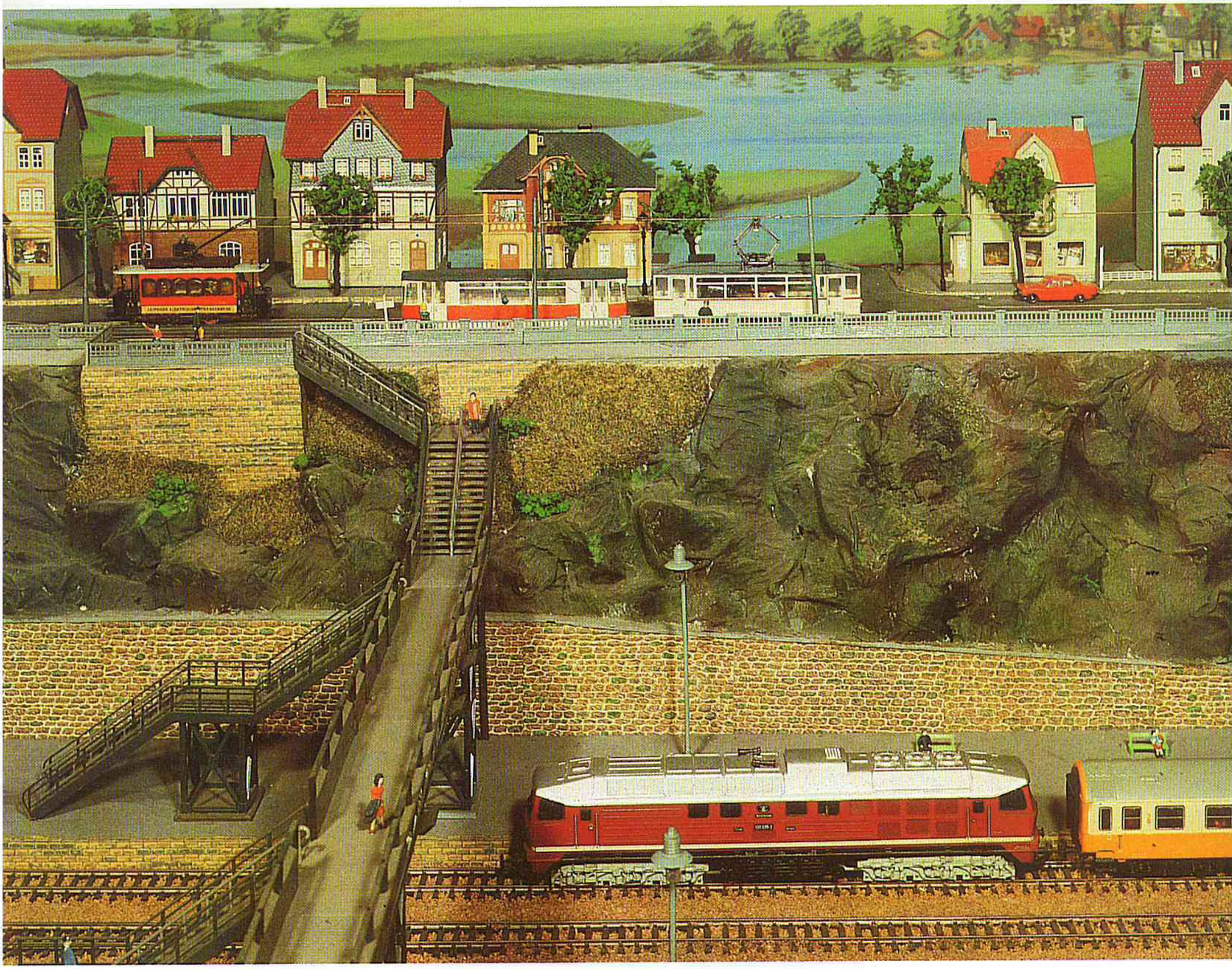
2. 8. 1945 Unterzeichnung des Potsdamer Abkommens durch die UdSSR, die USA und Großbritannien · 5. 8. 1895 Friedrich Engels gestorben · 13. 8. 1871 Karl Liebknecht geboren · 13. 8. 1961 Sicherung der Staatsgrenze der DDR

AG 4/11 Naumburg des DMV

Die $H0_m$-Schmalspurlok 99 6102 fährt im Rollwagenverkehr auf der Heimanlage der Modelleisenbahnfreunde Burkhardt und Karl Hoppe; beide sind Mitglieder der AG 4/11 Naumburg (Saale) des DMV.
Die Vorbilder dieser im Modell nachgestalteten Lokomotive wurden 1914 von der Fa. Henschel und Sohn unter der Fabrik-Nr. 12879 und 12880 gebaut. Eine Maschine war als Heißdampf-, die andere als Naßdampflokomotive ausgeführt. Sie wurden 1917 durch die Nordhausen-Wernigeröder Eisenbahn (NWE) von der Heerestechnischen Prüfungskommission übernommen und verkehrten vorwiegend im Rangierdienst auf der Harzquerbahn. Sie sind noch heute hier im Einsatz. Für das Modell wurde das bewährte TT-Fahrgestell der BR 81/92 verwendet. Es garantiert einen einwandfreien Lauf der Lok sowie die nötige Zugkraft für einen kleinen Schmalspurzug. Schornstein, Dampfdom und Sandkasten sind eigens für diese Maschine angefertigt worden.
Die beiden Modellbauer sind Mitglieder einer Arbeitsgemeinschaft, die bereits zu Beginn des Jahres 1963 gegründet wurde und mit zu den ersten im Rbd-Bereich Erfurt gehörte. Gegenwärtig sind es etwa 40 Freunde – überwiegend Jugendliche –, die sich regelmäßig einmal in der Woche zur gemeinsamen Freizeitgestaltung treffen. Höhepunkte im Verbandsleben bilden die Modellbahnausstellungen und -tauschmärkte, die eigenverantwortlich organisierten Exkursionen sowie die Sonderfahrten des DMV der DDR. Ein wesentlicher Gesichtspunkt der Verbandsarbeit besteht darin, bei den jugendlichen Mitgliedern das Interesse für einen Beruf bei der Deutschen Reichsbahn zu wecken. Zur Erreichung dieser Ziele sind Patenschaftsverträge mit Dienststellen der DR und Naumburger Schulen abgeschlossen.

Dieter Müller

132151 mit D 452 Frankfurt (Oder)–Mönchengladbach in Leipzig Hbf



Straßenbahn auf Sonderfahrt

AUGUST

SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

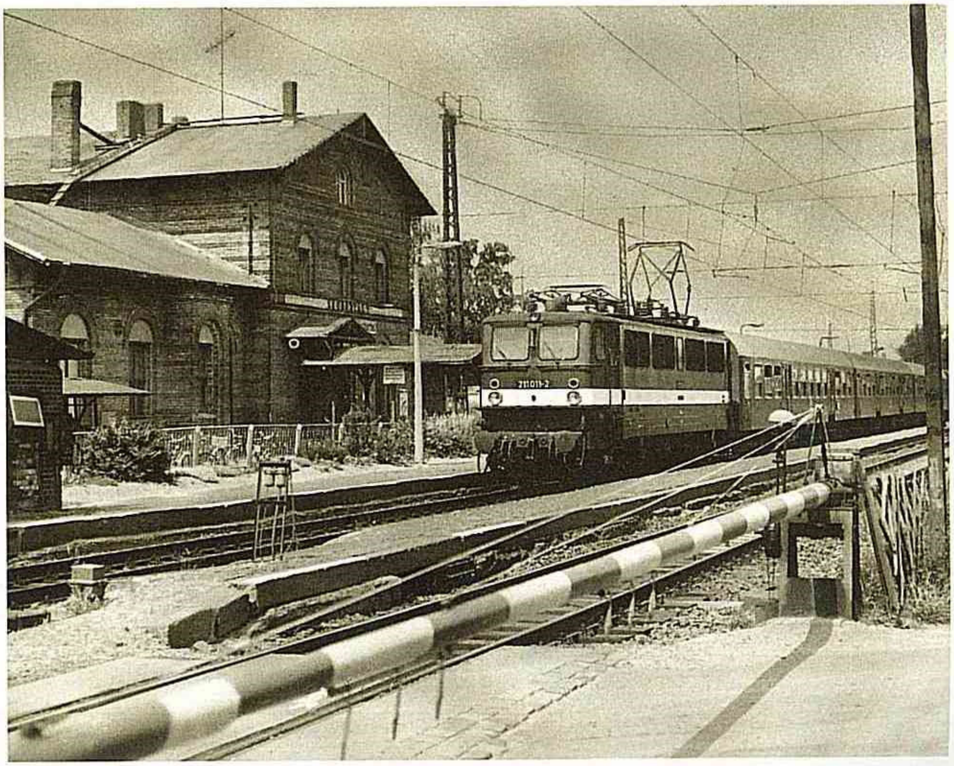
18. 8. 1944 Ernst Thälmann im KZ Buchenwald ermordet · 25. 8. 1912 Erich Honecker geboren · 26. 8. 1978 Beginn des gemeinsamen Weltraumfluges UdSSR – DDR mit dem ersten Fliegerkosmonauten der DDR Sigmund Jähn

Gemeinschaftsanlage der AG 2/18 Löbau

An der Ausweichstelle über dem Bahnhof – auf diesem fährt gerade ein Städteexpreßzug ein – treffen sich zwei Straßenbahnen bei Sonderfahrten. Die Nachbildung des Oldtimers, der zum Verkehrsmuseum Dresden gehört, erhielt einen Antrieb entsprechend der Anleitung im Band 7 der „Transpress Modellbahnbücherei". Das Vorbild des anderen Triebwagens verkehrte auf der Karl-Marx-Städter Schiene, das des Beiwagens ist in Cottbus im Einsatz. Beide Fahrzeuge entstanden in Pappbauweise.

Die Bahnhofstraße ist Bestandteil der 35 m^2 großen H0-Gemeinschaftsanlage, an der die 45 Mitglieder der AG seit 1977 arbeiten. Gegenwärtig stellt sie eine zweigleisige Hauptbahn dar. Der 6 m lange Bahnhof und die Bw-Platte sind jedoch schon für die geplante Nebenbahn vorbereitet. Gegenwärtig gibt es 15 Anlagenteile je 1 m × 2 m und zwei je 1 m × 1 m, wobei die Streckenteile untereinander austauschbar sind. Somit besteht die Möglichkeit, die Anlage in Größe und Form dem Ausstellungsraum anzupassen und in verschiedenen Varianten aufzubauen. Seit 1979 sind Teile der Anlage auf der alljährlichen Ausstellung in Ebersbach (Kr. Löbau) zu sehen, wobei das Anlagenbild stets ein anderes war. 18 mit Leuchtdioden ausgerüstete Lichthauptsignale werden von einer mit mehr als 400 Transistoren und ebenso vielen Dioden bestückten Elektronik gesteuert, mit der gleichzeitig eine vollständige Sicherungstechnik verwirklicht wurde. Zu jeder Blockstelle gehört eine elektronische Brems- und Anfahrschaltung, die die Fahrspannung entsprechend dem Signalbild regelt und das Fahren von 3,20 m langen Zügen, den Betrieb von Wendezügen, Mehrfachtraktion sowie Nachschiebebetrieb möglich macht.

Eberhard Zinn



211 011 mit D 1713 Wolgast Hafen–Zwickau in Zschortau

Bf „Rhenshagen“

SEPTEMBER

DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15

1. 9. Weltfriedenstag · 5. 9. 1915 Horst Sindermann geboren · 6. 9. Beginn der Leipziger Herbstmesse · 8. 9. Internationaler Alphabetisierungstag
13. 9. Internationaler Gedenktag für die Opfer des faschistischen Terrors und Kampftag gegen Faschismus und imperialistischen Krieg

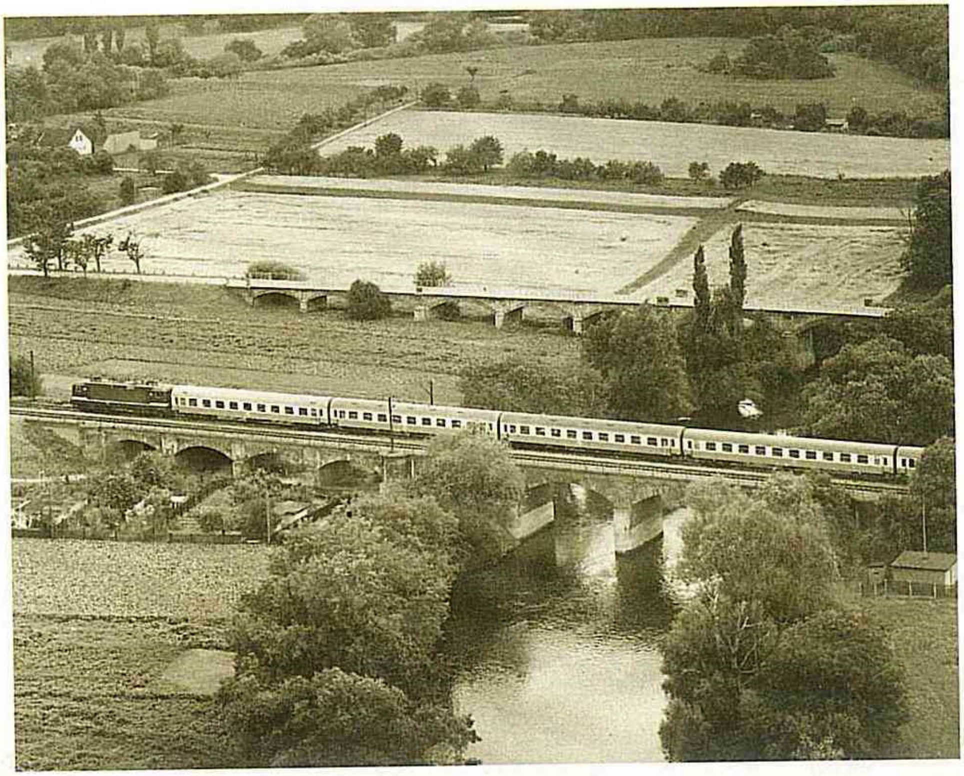
An der Nebenbahn

Der Bahnhof „Rhenshagen" liegt an der Nebenbahn der TT-Heimanlage des Modellbahnfreundes Rolf Köhrich von der AG 2/15 „Spreewaldbahn" Cottbus des DMV. Diese Heimanlage in den Abmessungen von 3,30 m × 1,10 m hat als Motiv eine zweigleisige elektrifizierte Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn sowie eine Waldeisenbahn zur Versorgung des Sägewerkes mit Langholz. Die Strecken verlaufen in einer Mittelgebirgslandschaft. 47 m Gleis, 23 Weichen und 13 Signale ermöglichen bei einem halbautomatischen Fahrbetrieb maximal fünf Zugfahrten gleichzeitig.

Das Modell der Dampflokomotive 38 2471, auf unserem Foto vor dem Personenzug, hat Modellbahnfreund Ralf Uhlmann aus Berlin gebaut. Er erzielte damit beim Internationalen Modellbahnwettbewerb 1984 in Niesky einen 1. Preis in der Kategorie A1 (Triebfahrzeuge/Eigenbau). Modellbahnfreund Uhlmann beteiligte sich erstmals 1970, damals noch als Schüler, am Modellbahnwettbewerb. Er wurde Mitglied des DMV und durch das Hobby zur Erlernung eines Berufes bei der DR angeregt. Heute ist er Triebwagenführer.

Auf dem Überholungsgleis des Bahnhofs „Rhenshagen" steht ein Modell der Güterzug-Schlepptenderlok 54 880; gebaut von Roland Buschan aus Heidenau. Die Jury des Internationalen Modellbahnwettbewerbes 1984 bewertete es mit einem 2. Preis in der Kategorie A 2 (Umbau/Triebfahrzeuge).

Ing. Rudolf Starus



BR 243 mit Ex 157 „Rennsteig" Berlin–Meiningen im Saaletal bei Bad Kösen

Lok 98 001 und SVT 137 153

SEPTEMBER

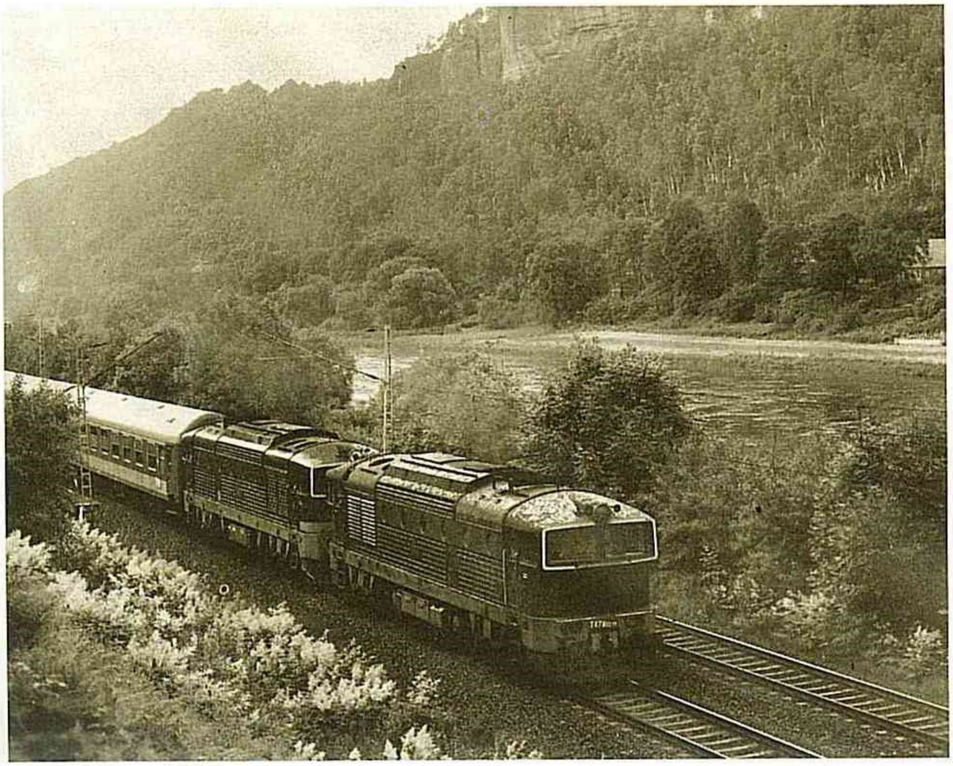
MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30

19. 9. Tag der Werktätigen des Bereiches der haus- und kommunalwirtschaftlichen Dienstleistungen · 23. 9. Herbstanfang

Eine bemerkenswerte N-Anlage

„Die Anlage von John Heinrich ist für eine Modellbahnausstellung zu perfekt..." steht im Gästebuch der 21. Leipziger Modellbahnausstellung der AG „Friedrich List" 1984 im Messehaus am Markt.
Ein größeres Kompliment kann es wohl kaum geben für den Erbauer der 0,65 m × 3,20 m großen N-Anlage, auf der etwa 30 Meter Gleis verlegt wurden. Im verdeckten Teil ist ein viergleisiger Abstellbahnhof angeordnet. Die Landschaftsdecke wurde aus Schaumpolystyrol „geformt" und unter Verwendung von PVAC-Kaltleim mit Toilettenpapier überklebt. Der Anstrich erfolgte mit Latex-Farben und aufgestreuten Sägespänen, weil Geländematten für diese Nenngröße zu groß gewirkt hätten. Die Steuerung der Anlage erfolgt elektronisch und zwar nach dem gleichen Prinzip, wie es ebenfalls Modellbahnfreund Heinrich für die bekannte „Gotthardbahn" entwickelt hat.
Auf dem Foto sehen wir die „Kreuzspinne", auch „Possendorfer Heddl" genannt, vor einem Personenzug sowie den SVT 137153 der Bauart „Leipzig". Die 98001, deren Vorbild im Bw Dresden Altstadt eingesetzt war und nun zum Fahrzeugbestand des Verkehrsmuseums Dresden gehört, ist eine preisgekrönte Nachbildung der Kategorie A1 (Triebfahrzeuge/Eigenbau). An diesem Modell, wie auch der dreiteilige Schnelltriebzug aus Messing gefertigt, ist sogar die Bremse funktionstüchtig.
Das Besondere der Anlage sind die exakt nachgestalteten Details. Eigens dafür wurden auch die Signale mit Lichtleitkabel entwikkelt, die einem jeden Modelleisenbahner Bewunderung abverlangen.

Wolfgang Bahnert



Zwei Lokomotiven der Baureihe T 470 vor D 1373 „Trakia" Berlin–Varna im Elbtal bei Bad Schandau

Elstertalbrücke (Vogtl.)

OKTOBER

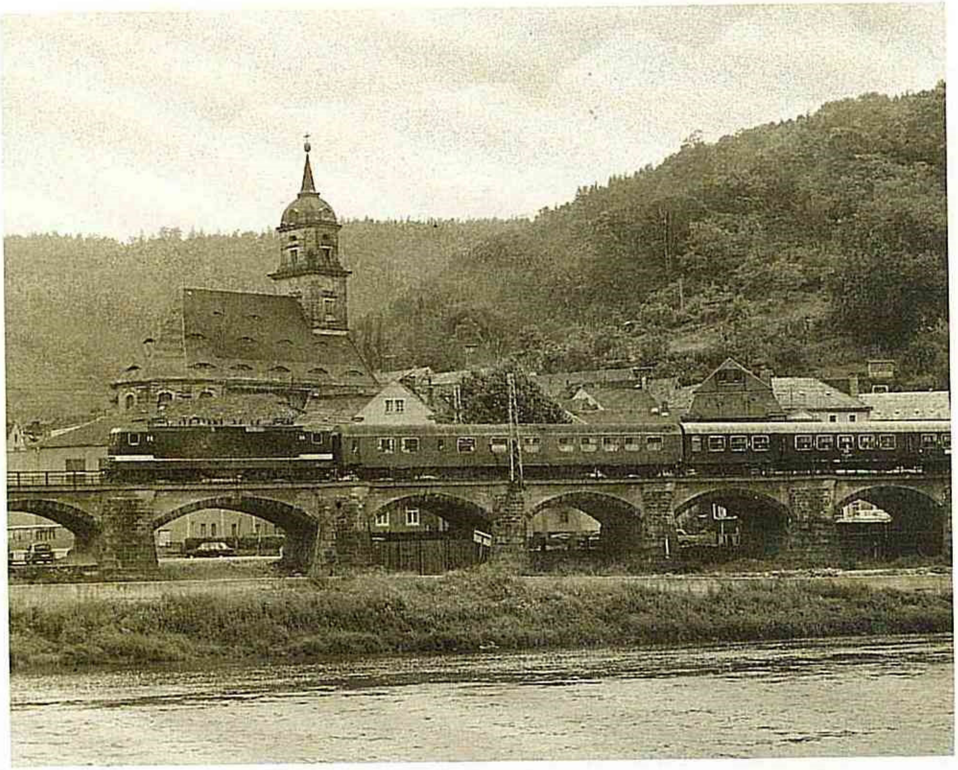
DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15

1. 10. Weltmusiktag · 7. 10. Nationalfeiertag der DDR (1949 Gründung der DDR) · 7. 10. 1975 Unterzeichnung des Vertrages über Freundschaft, Zusammenarbeit und gegenseitigen Beistand zwischen der DDR und der UdSSR · 9. 10. Weltposttag · 13. 10. Tag der Seeverkehrswirtschaft

Elstertalbrücke bei Jocketa

Dem Verlauf der jahrhundertealten „Via imperii" (Reichsstraße) folgten die Planer der Sächsisch-Bayrischen-Eisenbahn, als sie die Trasse durch das Vogtland festlegten. Mit ausschlaggebend war zudem die Befürchtung, daß durch eine ebenfalls geplante, preußische Nord-Süd-Verbindung im Saaletal die Handelsströme an Sachsen vorbeifließen könnten.
Im Vogtland jedoch erwarteten schier unüberwindliche Hindernisse die Bahnbauer: die Täler der Göltzsch und der Weißen Elster. Der bauleitende Oberingenieur Robert Wilke durchforschte das Gebiet nach allen Richtungen, um eine Alternative zur Errichtung der zwei bislang größten Eisenbahnbrücken der Welt zu finden – vergeblich. Damit wurde der Brückenbau trotz mannigfaltiger Einwände unvermeidlich.
Ursprünglich hatte Prof. Johann Andreas Schubert für das Elstertal eine vierstöckige Ziegelsteinbrücke entworfen. Schwierigkeiten bei der Gründung von zwei Pfeilern veranlaßten Wilke aber zur Umkonstruktion. So entstanden die beiden Doppelpfeiler links und rechts des Flußbettes und die gefällige Bauform. Am 15. Juli 1851 wurde die unter Leitung von Ing. Karl Hermann Kell gebaute, 279 m lange und 68 m hohe Elstertalbrücke eingeweiht.
Am 16. April 1945 sprengte die faschistische Wehrmacht vor den heranrückenden amerikanischen Truppen einen Mittelpfeiler. Ab 4. Februar 1946 ermöglichte ein provisorischer Fachwerküberbau die Benutzung der Brücke, die bis zum 30. Oktober 1950 dann in alter Form wiederhergestellt war. Nun rollt darüber der Hauptverkehr aus Leipzig oder Dresden in die ČSSR und in den Süden der BRD. Durch sie hindurch führt die Elstertalbahn Gera–Plauen–Weischlitz mit lokalem Personenverkehr und einigen Transitgüterzügen in die ČSSR.

Günther Feuereißen



243 008 mit D 371 „Pannonia Expreß" Berlin–Sofia im Elbtal bei Königstein

$H0_m$-Heimanlage

OKTOBER

FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

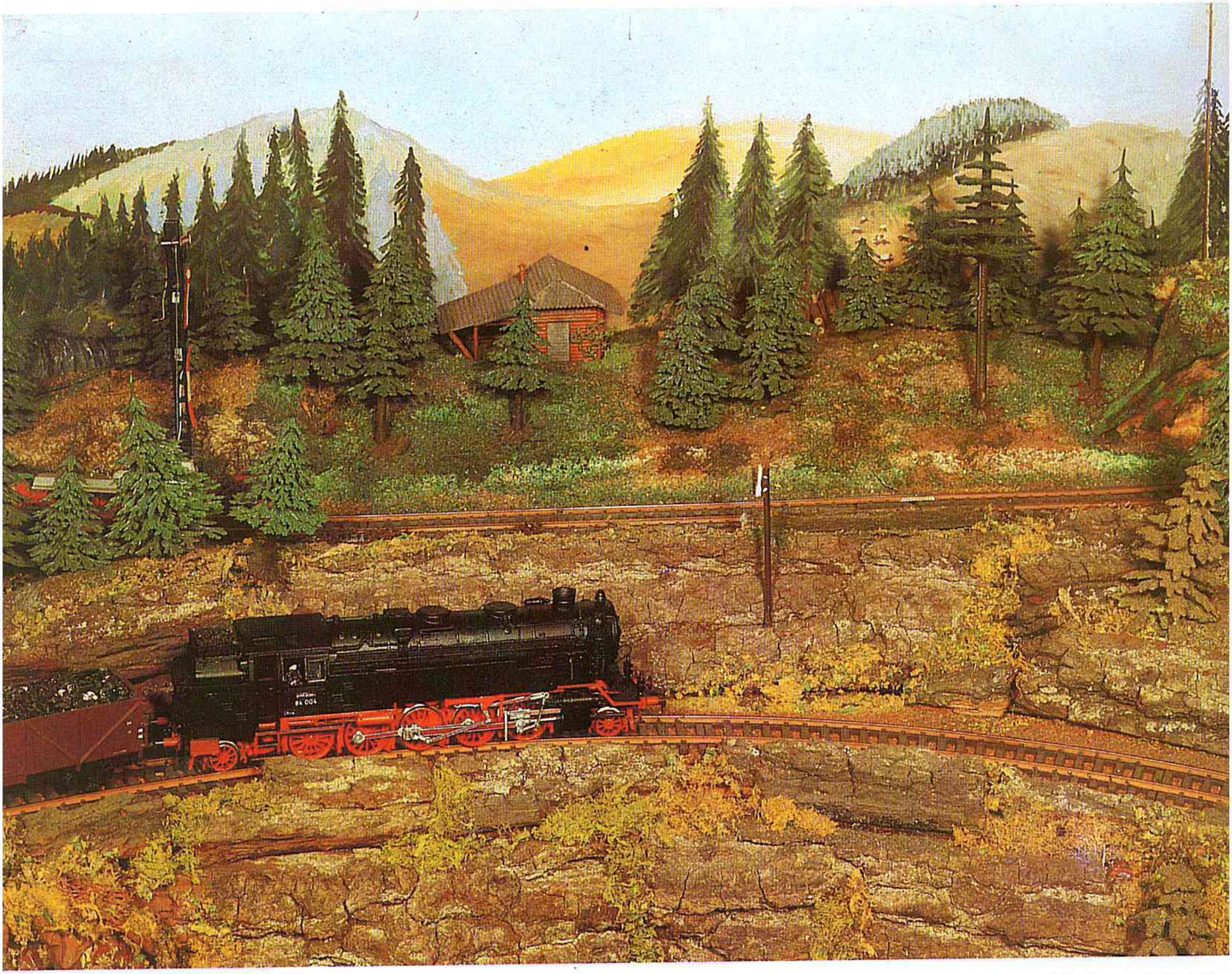
17. 10. Tag der Werktätigen der Leicht-, Lebensmittel- und Nahrungsgüterindustrie · 24. 10. Tag der Vereinten Nationen

Um- und Eigenbauten

Schmalspurbahnen als Vorbild für eine Modelleisenbahnanlage erfreuen sich zunehmender Beliebtheit bei Modellbauern wie auch bei Besuchern von Ausstellungen.
Die vorbildliche $H0_m$-Anlage von Michael Lückert, Mitglied der AG 6/7 „Friedrich List" Leipzig, war in unserem Kalender schon einmal zu sehen. In Anlehnung an die Bauanleitung im „modelleisenbahner" 4/83 entstand die Lok 99 5912 der ehemaligen Gera–Meuselwitz–Wuitzer Eisenbahn (GMWE) in kombinierter Messing-Plast-Bauweise. Ein Anerkennungspreis beim Internationalen Modellbahnwettbewerb 1984 in Niesky war der Lohn für die Nachbildung der Dh2-Tenderlok in der Kategorie A 2 (Umbau unter Verwendung von handelsüblichen Teilen, so daß daraus ein anderer Loktyp entsteht). Als Triebwerk wurde das der BR 81/92 vom VEB Berliner TT-Bahnen verwendet. Das Vorbild für das Modell wurde 1922 unter der Fabrik-Nr. 11 384 von Borsig an die GMWE geliefert und bereits vor der Betriebseinstellung der „Kohlenbahn" 1968 als Heizlok verkauft.
Das Sägewerk entstammt einem Bausatz von „Mamos", der durch einige Eigenbauten erweitert wurde. Die Anlage stellt praktisch die Vorstufe bzw. „Probeanlage" für eine Anlage nach einem konkreten Vorbild der GMWE dar, die sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt bereits in Arbeit befindet. Auch hat Modellbahnfreund Lückert, der als Funkmechaniker tätig ist und durch sein Hobby enge Beziehung zur großen Eisenbahn erlangte, bereits eine Reihe von Fahrzeugen gebaut.

Wolfgang Bahnert

250151 mit E 721 Brandenburg–Leipzig in Leipzig



Anlage der AG „Spreewaldbahn“

NOVEMBER

SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15

7. 11. 1917 Große Sozialistische Oktoberrevolution in Rußland (70. Jahrestag) · 8. 11. Tag des Chemiearbeiters · 9. 11. 1918 Novemberrevolution in Deutschland · 10. 11. 1982 L. I. Breshnew gestorben (5. Todestag) · 10. 11. Weltjugendtag · 15. 11. Tag des Metallurgen

AG 2/15 „Spreewaldbahn" Cottbus

Die AG 2/15 Cottbus des DMV wurde 1966 gegründet. Ihre 30 Mitglieder sind sehr aktiv und entwickeln vielfältige Initiativen. Sie pflegen freundschaftliche Kontakte auch zu Arbeitsgemeinschaften in anderen Bezirken. Durch Exkursionen, Vorträge und die Tätigkeit an der Gemeinschaftsanlage wird ein interessantes Verbandsleben gestaltet, in das sogar die Ehepartner mit einbezogen sind. Für vorbildliche Leistungen konnten Mitglieder der AG, die den Titel „Hervorragendes Volkskunstkollektiv" trägt, mit der Ehrennadel des DMV in Bronze und Silber ausgezeichnet werden.

Unser Bild zeigt die BR 84004 auf der H0-Gemeinschaftsanlage der AG 2/15 „Spreewaldbahn" Cottbus. Dieses Modell, gebaut von Hans Werler aus Lunzenau, wurde auf dem Internationalen Modellbahnwettbewerb 1984 mit einem 1. Preis in der Kategorie A 2 (Triebfahrzeuge/Umbauten) ausgezeichnet. Ein Getriebe mit hoher Untersetzung und Schwungmasse verleiht ihm sehr gute Fahreigenschaften und auch eine gute Bogenläufigkeit.

Das Vorbild des Modells ist eine der beiden von Orenstein & Koppel für die Müglitztalbahn von Heidenau nach Altenberg (Erzgebirge) gebauten Lokomotiven 84003 und 84004. Die Besonderheit beider Lokomotiven war, daß die Endkuppelachsen nicht von Stangen, sondern von Innenzahnrädern angetrieben wurden. Diese technische Lösung verbesserte die Bogenläufigkeit. Außerdem hatten diese Maschinen nur ein Zweizylinder-Triebwerk, die BR 84001–002 und 84005–012 von Schwartzkopff hingegen ein Dreizylinder-Triebwerk.

Ing. Rudolf Starus

132701 mit D 466 Görlitz–München in Schönberg (Vogtl.)

Interessante Modelle

NOVEMBER

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30

17. 11. Internationaler Studententag · 20. 11. 1959 Annahme der Deklaration der Rechte des Kindes durch die UN-Vollversammlung · 22. 11. Totensonntag
28. 11. 1820 Friedrich Engels geboren · 29. 11. Internationaler Tag der Solidarität mit dem palästinensischen Volk

Interessantes Brücken- und Fahrzeugmodell

Das umseitige Bild zeigt zwei hervorragende Eigenbaumodelle. Jens-Uwe Sauerbrey aus Erfurt wählte für sein Eisenbahnbrückenmodell ein Vorbild der Kursbuchstrecke 645 Gotha–Leinefelde. Beim Streckenkilometer 45,95 wird die Unstrut von der Eisenbahnlinie überquert, und dort entstand in den Jahren 1867 bis 1869 ein für den Modellbau sehr geeignetes Brückenbauwerk. Es hat eine Länge von 35 m, eine Höhe von 26 m und wurde für den zweigleisigen Streckenausbau angelegt. Freund Sauerbrey schuf sein 1,22 m langes, interessantes Modell in der Nenngröße H0 bereits im Alter von 14 Jahren nach Unterlagen aus den „Erfurter Blättern", Heft 7/80. Er benötigte dafür eine Bauzeit von etwa 150 Stunden. Als Material verwendete er Sperrholz, Hartfaserplatten, Pappe, Sägespäne, Goldrute, PVAC-Kleber 3 D, Latex, Nitro-Klarlack, Plakatfarbe und Draht von 1 mm Stärke. Das Werksteinmauerwerk ritzte er mit einer Reißnadel in eine dick aufgetragene Latexschicht. Anschließend erfolgte die farbliche Gestaltung.

Die Brücke wird von einem besonderen Triebwagenmodell befahren, das Modellbahnfreund Klaus Krahl aus Mahlow gefertigt hat. Er nahm sich dafür den benzol-elektrischen 74 kw-Triebwagen der KPEV zum Vorbild, der im Jahre 1909 von den Firmen AEG, Deutz und der Düsseldorfer Eisenbahnbedarfs AG geliefert wurde. Von der gleichen Bauart, mit niedrigem Motorvorbau und großem Dachkühler, ließ die KPEV im Jahre 1912 weitere Fahrzeuge bauen. Sehr ähnliche Triebwagen, jedoch mit Dieselmotor, stellte die Sächsische Staatsbahn im Jahre 1915 in Dienst.

Ing. Winfried Liebschner

243 032 mit D 1471 Berlin–Sofia im Elbtal bei Kurort Rathen

Um- und Eigenbauten

DEZEMBER

DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15

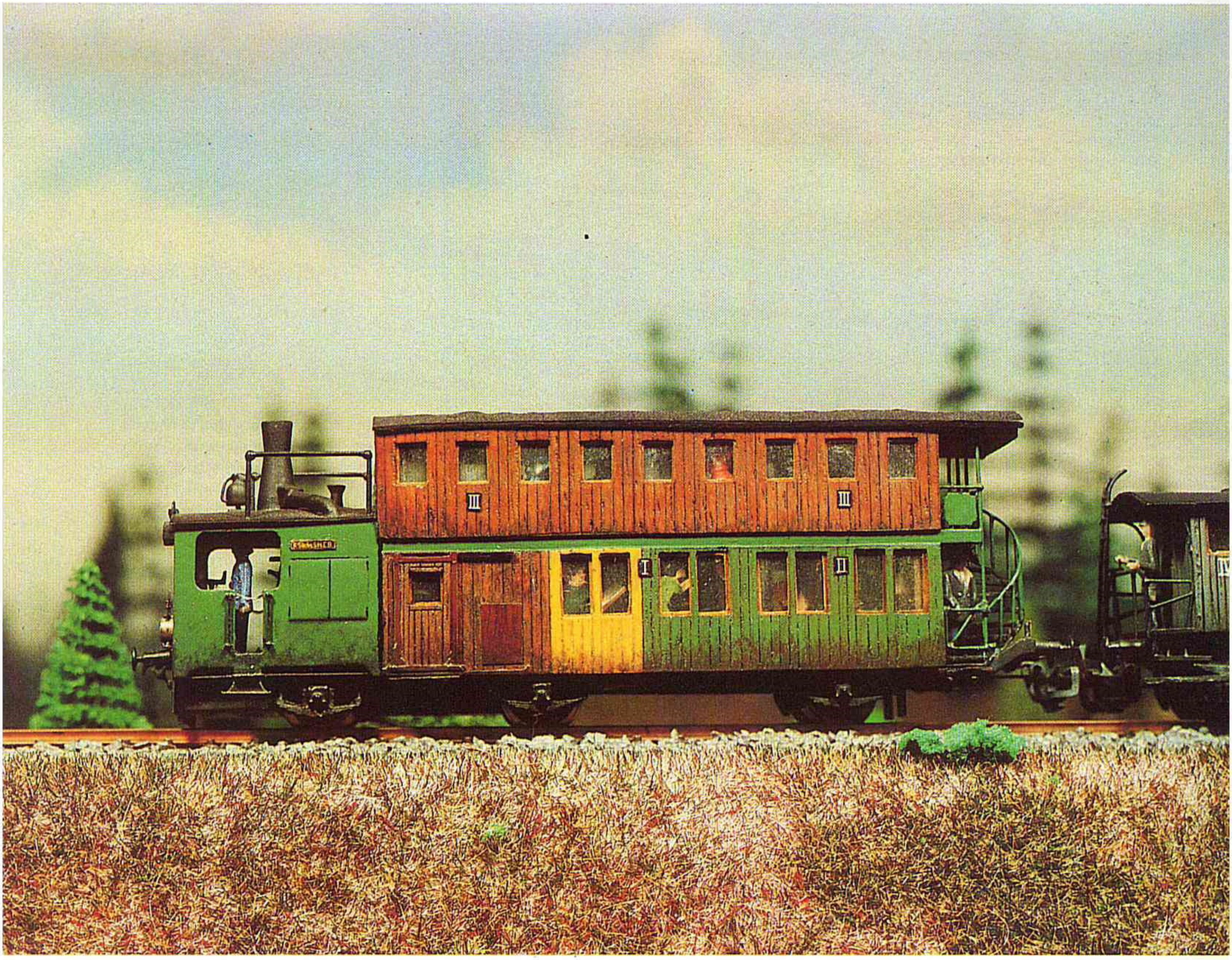
1. 12. Tag der Grenztruppen der DDR · 11. 12. Tag des Gesundheitswesens

Zwei seltene Modelle

Das umseitige Bild zeigt zwei seltene Modelle, die Loks 956677 und 59014, auf der H0-Gemeinschaftanlage der AG 2/15 „Spreewaldbahn" Cottbus. Diese Anlage hat als Motiv die immer wieder beliebte Mittelgebirgslandschaft mit zweigleisiger Haupt- und eingleisiger Nebenbahn. Die Weichen-, Fahrstraßen- und Signalschaltungen erfolgen über Dioden-Netzschaltung mittels Start- und Zieltasten, analog der Gleisbildtechnik Bauform II bei der DR. Die Fahrstraßenauflösung wird durch den Zug selbsttätig vorgenommen.
Das Modell der Lok 956677 (ex „WISENT" der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn) hat Siegfried Brogsitter aus Kodersdorf, Mitglied der AG 2/8 Niesky, gebaut. Es ist in Ganzmetallausführung mit einer maßstäblichen Steuerung und einer Spurkranzhöhe von 0,8 mm gefertigt. Beim Internationalen Modellbahnwettbewerb 1984 wurde es in der Kategorie A 2 (Triebfahrzeuge/Umbauten) mit einem 1. Preis ausgezeichnet. Vom Vorbild des Modells lieferte die Fa. Borsig in den Jahren 1920/21 insgesamt vier Lokomotiven an die HBE. Sie erhielten die Namen: MAMMUT, WISENT, BÜFFEL und ELCH.
Erbauer der im Vordergrund stehenden Lok 59014 (ex wü. K) ist Modellbahnfreund Jürgen Mattern aus Weixdorf. Für diese hervorragende Nachbildung erhielt er beim Internationalen Modellbahnwettbewerb 1984 einen 1. Preis in der Kategorie A 1 (Triebfahrzeuge/Eigenbau). Das Einrahmen-Fahrwerk des Modells mit einwandfreien Fahreigenschaften besitzt als Besonderheit sogar den Steuerungsantrieb der beiden inneren Zylinder. Die BR 59 wurde von 1917 bis 1924 von der Maschinenfabrik Eßlingen für die Steilstrecken der Württembergischen Staatsbahn, vor allem für die Geislinger Steige und die Schwarzwaldbahn, gebaut.

Ing. Rudolf Starus

211 086 mit Ex 171 „Berlin-Expreß" Berlin–Dresden in Dresden



Dampftriebwagen

DEZEMBER

MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

22. 12. Wintersanfang · 25. 12. 1. Weihnachtstag · 26. 12. 2. Weihnachtstag · 30. 12. 1918 Gründung der KPD · 30. 12. 1922 Bildung der UdSSR (65. Jahrestag)
31. 12. Silvester

Nachbau eines Dampftriebwagens

Zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit in belastungsschwachen Betriebszeiten setzten ab etwa 1880 verschiedene Bahnverwaltungen Dampftriebwagen ein. Diese Fahrzeuge, sie verkehrten meist nur in einer Fahrtrichtung, waren für Einmannbedienung ausgelegt. Sie besaßen eine kleine Dampfmaschine und einen speziellen Kessel, auf einem Drehgestell, z. T. aber auch nur auf einer Achse aufgebaut, und waren mit einem Wagenteil kupplungslos verbunden. Das ermöglichte es, zur Absicherung der notwendigen Instandhaltungsarbeiten am Maschinenteil mit weniger Wagen- als Maschinenteilen auszukommen.

Die Königlich Sächsische Staatseisenbahn beschaffte 1883 von der Firma Hohenzollern einige Dampftriebwagen der Bauart Thoms, Gattung HzO, A, B und C. Sie bestanden aus dem Dampfkessel, einer Maschine, die auf die erste Achse arbeitete, und einem angeschraubten 2achsigen Personenwagen, mit Abteilen der I., II., III. Klasse und dem Gepäckabteil. Das Vorbild des Modells, im Raum Pirna und Leipzig eingesetzt, versah seinen Dienst bis zur Jahrhundertwende.

Der als Modell der Nenngröße TT nachgebaute Triebwagen hat eine Länge von 112 mm und ist mit einem IV.-Klasse-Wagen der gleichen Bahnverwaltung gekuppelt. Das aus Metall hergestellte Fahrzeug wurde im Wagenteil mit Holzfurnier verkleidet und „gealtert". Der IV.-Klasse-Wagen besitzt einen handelsüblichen Wagenunterbau; er entstand in der gleichen Fertigungstechnik wie der Triebwagen, der beim Internationalen Modellbahnwettbewerb 1983 einen 1. Platz erhielt.

Roland Buschan

118280 mit E 805 Leipzig–Sonneberg bei Krölpa-Ranis